

AUTORITA' PORTUALE DI RAVENNA

Piano Operativo Triennale

Revisione Annuale

(2005-2007)

Approvato con Delibera del Comitato Portuale n.1 del 27 Gennaio 2005

Premessa

Gli obiettivi e i limiti della revisione annuale del Piano Operativo Triennale (P.O.T. 2005-2007)

La Legge 84/94 fa riferimento all'approvazione dei P.O.T. da parte delle Autorità Portuali e alla loro revisione annuale. Oltre al dettato della legge, impone di indicare tale previsione una serie di ragioni, che sono intrinseche alla stessa azione sviluppata dall'Autorità Portuale nell'ultimo anno, sia a livello di precisazioni e aggiornamenti del programma degli investimenti (vedi il Programma Triennale approvato con delibera n. 45 del Comitato Portuale del 28 ottobre 2004), sia a livello della molteplice serie di azioni e di iniziative assunte da questa Autorità Portuale per focalizzare, condividere, promuovere, le direttrici dello sviluppo del porto, i processi da avviare, le iniziative da assumere verso gli organi dello Stato, le categorie degli operatori, le Istituzioni, il territorio.

Il presente aggiornamento ha dunque innanzitutto l'obiettivo di dare conto del lavoro svolto, di quello in corso di svolgimento, e di fissare tappe e obiettivi di breve periodo. Sia sul versante degli investimenti, per i quali, del resto il corrispondente Programma Triennale ha fissato il cammino, sia per le attività che per le azioni.

Proprio le attività in corso, molteplici e articolate, fissano anche il limite di questa revisione annuale.

Sono in corso diverse elaborazioni: ad esempio lo studio per il Progetto di Sviluppo Pluriennale, l'attività del gruppo di lavoro sulle Autostrade del Mare, il gruppo di lavoro sull'approfondimento dei fondali a -14,50 e quello sulla *governance* dell'Autorità Portuale.

A queste si aggiungono attività di grande complessità, come il processo verso l'affidamento in gestione del terminale traghetti, l'area per l'autotrasporto, la redazione e l'approvazione del Piano Particolareggiato di Porto Corsini.

L'azione promossa nel 2004 deve ora misurarsi con le implicazioni derivanti dalla Legge Finanziaria, che si preannunciano oltremodo complesse quanto alla disponibilità di risorse per il 2005 ed in prospettiva per gli anni a venire.

Pertanto, nel corso del prossimo anno, sarà necessario compiere, con maggiori elementi, una riflessione più strutturata e organica, da consegnare alla prossima revisione annuale.



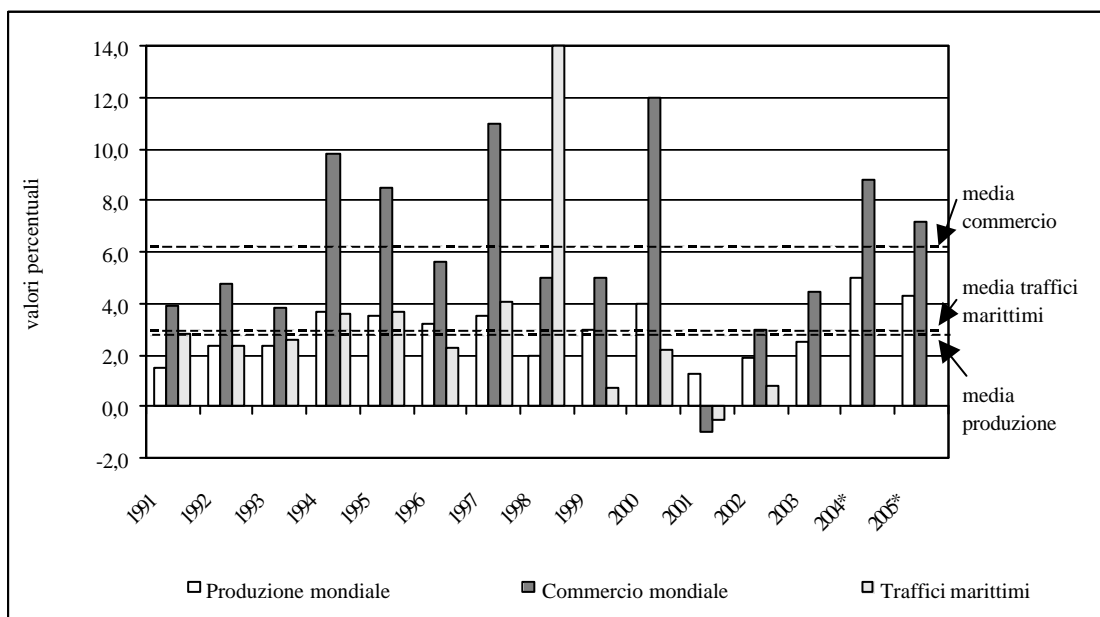
Cap. 1 - Evoluzione degli scenari di riferimento

1.1 - Scenari mondiali e mediterranei nel trasporto marittimo

Dopo un 2001 negativo ed un anno successivo in cui sono stati registrati tassi economici crescenti, dalla seconda metà del 2003 è in atto una ripresa per l'economia mondiale. Ciò ha comportato per il 2003 una crescita della produzione del 2,5% e del volume delle merci scambiate del 4,5%. Anche se tali risultati risultano essere inferiori rispetto a quanto mediamente ottenuto nel decennio precedente, rappresentano comunque segnali positivi. L'andamento economico generale del 2003, pur in questo contesto favorevole, è stato tuttavia influenzato anche da una combinazione di fattori episodici (quali la SARS) uniti ad una debolezza strutturale di lungo periodo, quali ad esempio la crisi del sistema bancario giapponese o del mercato del lavoro nell'Europa Occidentale, a cui si sono sommate le tensioni per i conflitti in essere (in prima istanza quello iracheno).

L'andamento per il 2004 e le previsioni il 2005 sono positive, in particolare il 2004 dovrebbe registrare una crescita della produzione attorno al 5%, il miglior risultato degli ultimi tre decenni. Ciò a patto che la pressione determinata dall'aumento del prezzo del petrolio sia destinata a stabilizzarsi attorno a valori di mercato meno volatili.

Produzione, commercio estero, traffici marittimi



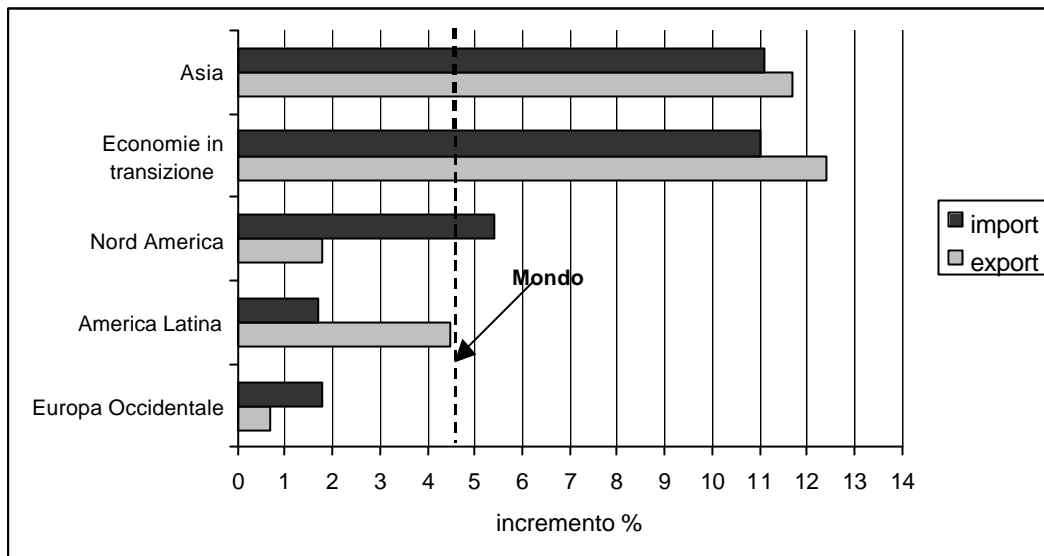
* previsioni IMF (settembre 2004)

Fonti: WTO, IMF, UNCTAD



La buona situazione creatasi non è tuttavia attribuibile in maniera uniforme a tutti i Paesi, infatti, in ambito regionale, si assiste ad una suddivisione tra aree geografiche più dinamiche ed aree che stentano a tenere il passo.

Crescita percentuale del commercio mondiale per regioni – 2003



Fonte: WTO

Nel 2003 sono state infatti le economie asiatiche con Paesi come Cina ed India in testa a trainare il mercato, con un ruolo rilevante anche per le economie di transizione (Paesi ex Urss e/o Europa Orientale) mentre vengono segnalate le buone prestazioni per le Americhe (soprattutto per l'export dell'America Latina e l'import degli Stati Uniti, fattori causati dalla debolezza delle rispettive monete). L'Europa Occidentale appare in una fase di stallo, schiacciata da un euro forte e con consumi interni fermi. Anche le prospettive per il 2004 ed il 2005 confermano questa situazione con l'area euro che crescerà del 2,2% per ciascun anno in termini di produzione (l'Italia dell'1,4% e dell'1,9% rispettivamente), un dato superiore a quello ottenuto negli ultimi due anni, ma che resterà molto inferiore alle medie mondiali.

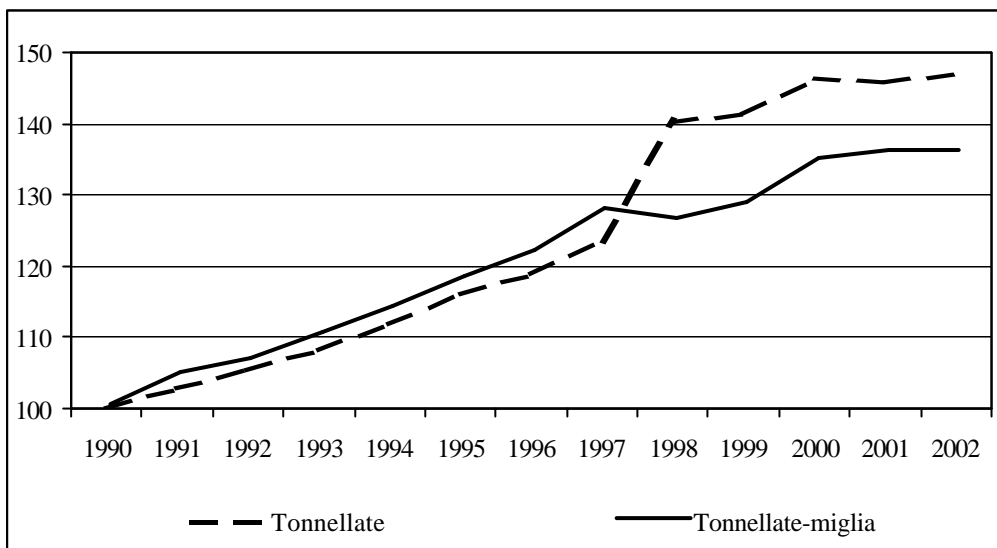
Va tuttavia rimarcato che i fenomeni di crescita di un porto sono spesso soggetti a meccanismi che solo in parte possono essere riconducibili a variazioni del quadro macro-economico generale in quanto intervengono altri fattori specifici del settore che sono in grado di influenzare anche in misura rilevante lo scenario entro cui si colloca ciascun porto.

Il traffico marittimo mondiale, dopo il leggero calo del 2001, ha ripreso a crescere attestandosi nel 2002 a 5,9 miliardi di tonnellate trasportate con un trend abbastanza piatto negli ultimi 3/4 anni, trend riscontrato anche attraverso l'indicatore delle tonnellate-miglia che evidenzia una situazione di stasi dopo gli



anni '97 e '98 in cui l'aumento degli scambi infra-regionali aveva considerevolmente ridotto la distanza media del trasportato via acqua.

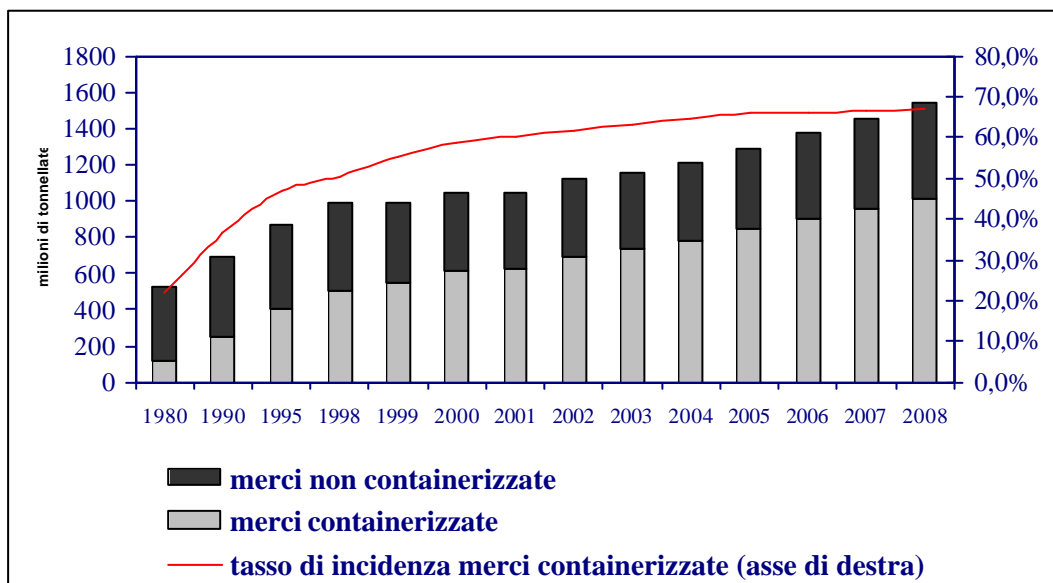
Trend evolutivi del traffico marittimo (1990 = 100)



Fonte: UNCTAD

In un paniere merceologico in cui le rinfuse liquide continuano a perdere peso non solo in termini percentuali ma anche in termini di volumi, sono soprattutto le merci varie a guadagnare quote di mercato continuando ad essere spinte dalla crescita delle merci in contenitore il cui tasso di penetrazione è giunto ormai al 65% e che le previsioni fanno attestare attorno al 70% nei prossimi 4/5 anni.

Merci varie e merci in contenitore (1980-2008)



Fonte: Drewry Shipping Consultants



Per quanto riguarda le rinfuse solide, che hanno ormai raggiunto in termini volumetrici quelle liquide come principale modalità di condizionamento delle merci scambiate via mare, nel 2003 sono state movimentate quasi 2,2 miliardi di tonnellate di prodotti con il carbone (27%) ed il minerale di ferro (24%) che ne rappresentano le componenti principali. In termini evolutivi, nell'ultimo biennio si evince una buona crescita per le 5 principali tipologie ed un aumento più contenuto per le altre categorie merceologiche.

Trasporto marittimo di rinfuse secche (milioni di tonnellate)

	2001	2003
Minerali di ferro	454	515
Totale Carbone	536	584
Carbone per imp. energetici	369	415
Carbone per cokeria	166	169
Totale Cereali	260	268
Frumento/Cereali a grana grossa	207	204
Soia	54	63
Bauxite/Alluminio	54	54
Fosfato	27	26
5 Principali rinfuse	1.331	1.447
Zucchero	41	45
Prodotti agricoli	92	92
Fertilizzanti	69	73
Rottami	44	47
Cemento	46	47
Coke	18	16
Ghisa	12	13
Prodotti Forestali	164	163
Prodotti metallurgici	179	189
Altri	37	38
Altre rinfuse	702	723
Totale rinfuse	2.033	2.170

Fonte: Clarkson

Sempre molto dinamico il mercato dei contenitori che nel 2003 ha superato i 315 milioni di tiri gru effettuati (corrispondenti ad un movimento effettivo di 87 milioni di TEUs) e manterrà anche per il 2004 una crescita attorno al 10% annuo.

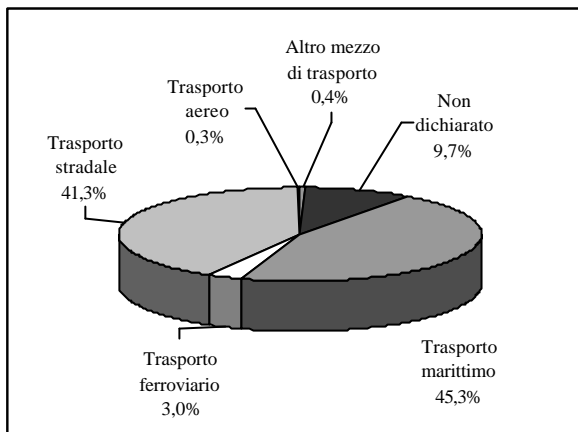
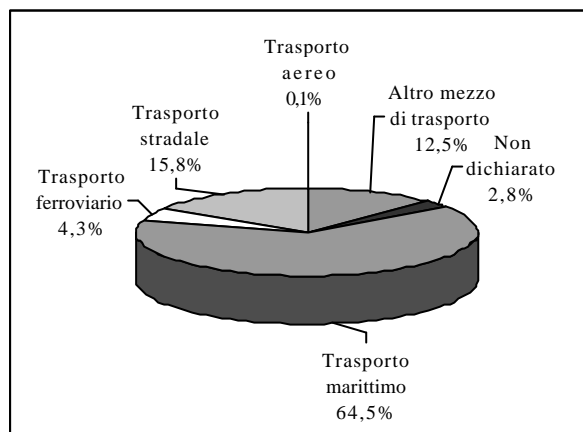
In questo contesto il Mediterraneo è allineato ai tassi di sviluppo del resto del mondo ed ha raggiunto nel 2003 quota 32,5 milioni di TEUs, con Italia e Spagna che da sole rappresentano oltre il 50% del mercato complessivo.



1.2 - Ruolo e potenzialità dell'Adriatico

La modalità marittima rappresenta per l'Italia il principale mezzo di trasporto sia per l'approvvigionamento delle merci che per la spedizione dei prodotti, come si evince dall'andamento del commercio estero per il 2003.

Import – 2003 (340 milioni di tonn) Export – 2003 (120 milioni di tonn)



Fonte: Istat

Come noto, esiste una grande differenza in termini volumetrici tra le merci importate (340 milioni di tonnellate) ed esportate (120 milioni di tonnellate), che evidenziano per il nostro Paese un ruolo di consumatore/trasformatore.

Sensibilmente diverso appare invece il quadro di riferimento qualora si utilizzi come parametro il flusso di merci in termini di valore. In questo secondo caso, infatti, la modalità marittima rappresenta soltanto il 28% del totale nazionale per quanto riguarda le merci in importazione ed il 24% per quelle in esportazione mentre via strada avviene oltre la metà degli scambi dell'Italia. Va segnalata inoltre l'importanza della modalità aerea che copre circa il 9% dell'interscambio nazionale in valore, mentre molto basso risulta essere il ruolo attribuibile alla ferrovia (soprattutto per le esportazioni).

Oltre alle merci scambiate via mare con l'estero, giova segnalare che al movimento marittimo complessivo della portualità nazionale vanno aggiunte anche oltre 60 milioni di tonnellate di merci in navigazione di cabotaggio (che quindi nelle statistiche dei porti italiani vengono computate due volte) e la crescente quota di traffico di transito.

Nel 2003 i principali porti italiani hanno movimentato oltre 453 milioni di tonnellate di merce con una crescita media annua a partire dal 2000 pari a circa il 2%.

In questo contesto abbastanza favorevole ed utilizzando una ripartizione geografica che suddivide gli scali italiani tra gli archi del Tirreno, dell'Adriatico e delle Isole, i



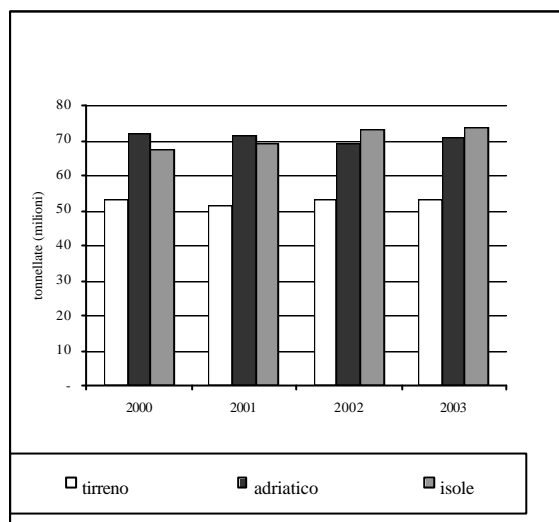
porti appartenenti all'area Adriatico-Ionica (+1,7%) si collocano in posizione intermedia tra quelli isolani (+3,7) e quelli tirrenici (+1,4%).

Va rimarcato inoltre che un confronto tra Adriatico e Tirreno basato esclusivamente su valori numerici assoluti sconta l'effetto di Gioia Tauro, dove i contenitori e le relative merci vengono movimentati (e conteggiati) due volte, contribuendo quindi ad aumentare sensibilmente la componente relativa alle merci varie degli scali tirrenici.

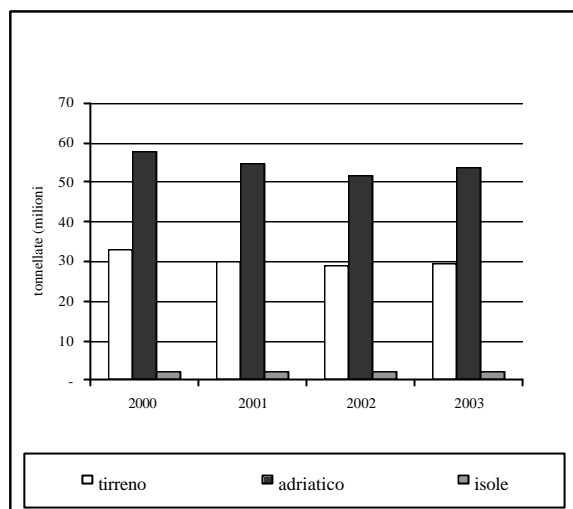
Fino a quando anche Taranto, l'altro porto di transhipment ionico, non sarà in grado di raggiungere i livelli di traffico di Gioia Tauro sarebbe quindi opportuno usare molta cautela nel confrontare in termini assoluti le prestazioni dei due archi territoriali.

Tutto ciò premesso e con riferimento alle diverse modalità di condizionamento, i porti adriatici confermano la propria leadership nel settore delle rinfuse solide (63% del totale italiano), mentre si collocano in seconda posizione sia per quanto riguarda le rinfuse liquide (36% del totale nazionale) che le merci varie (25% del totale nazionale).

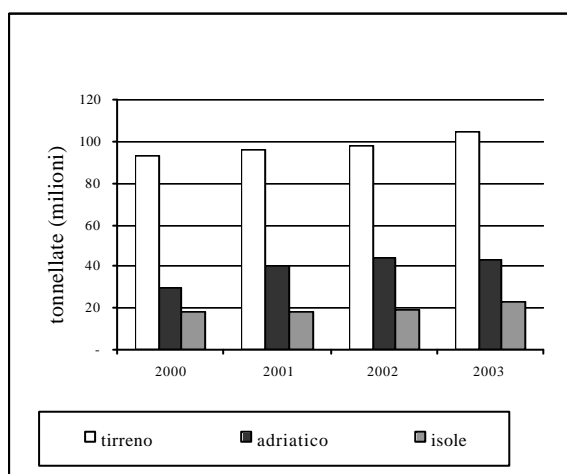
Rinfuse liquide



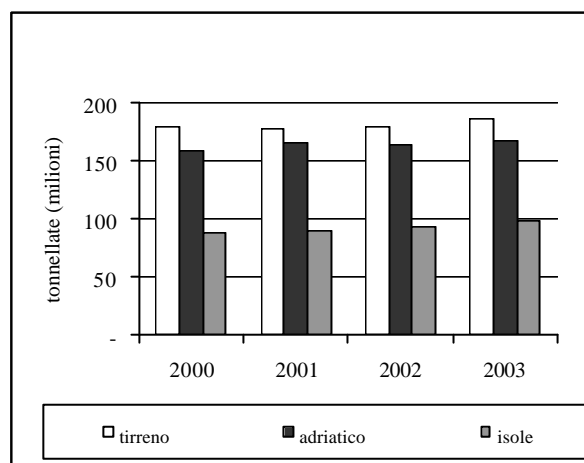
Rinfuse solide



Merci varie



Totale movimentazione



Fonte: Assoport

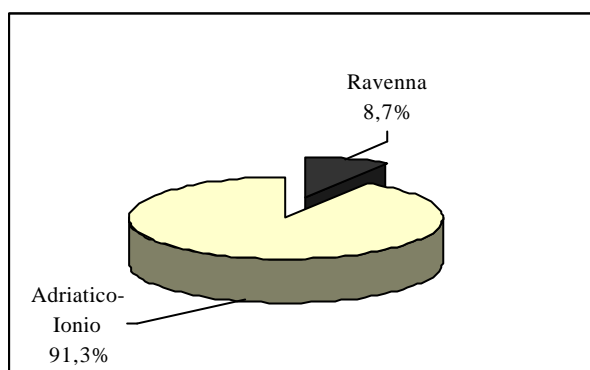
In questo quadro in cui la portualità adriatica presenta una situazione leggermente meno dinamica rispetto al complesso della portualità nazionale, Ravenna migliora il posizionamento acquisito nell'arco di tempo esaminato.

Ciò si traduce in una crescita del proprio peso pari a mezzo punto percentuale fino a raggiungere nel 2003 la quota del 14,8% del totale movimentato in Adriatico-Ionio.

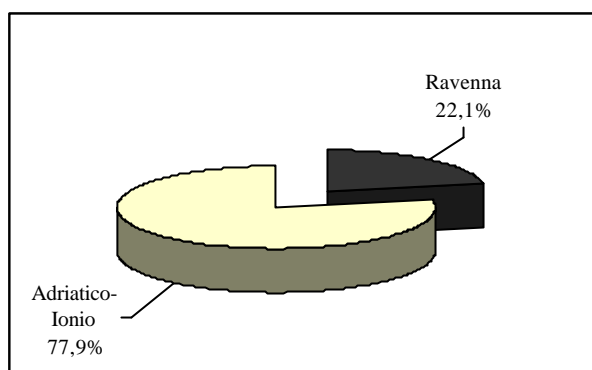
Nel periodo Ravenna ha sensibilmente accresciuto la propria importanza nel settore delle rinfuse solide (passando dal 16% al 22%), mentre ha perso 4 punti nel comparto delle merci varie, flessione imputabile alla prestazione registrata da Taranto come porto contenitori.



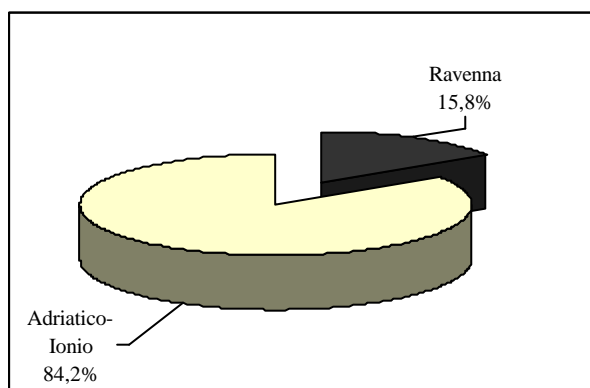
Rinfuse liquide – 2003



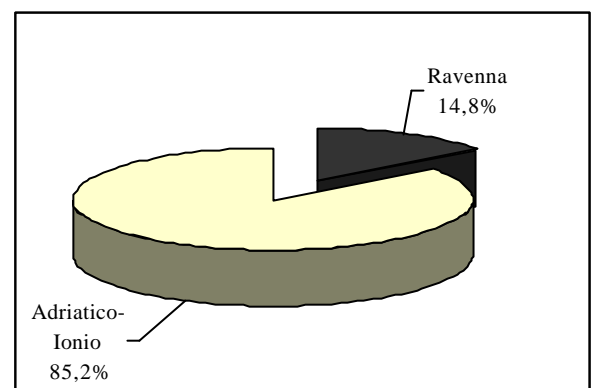
Rinfuse liquide – 2003



Merci varie – 2003



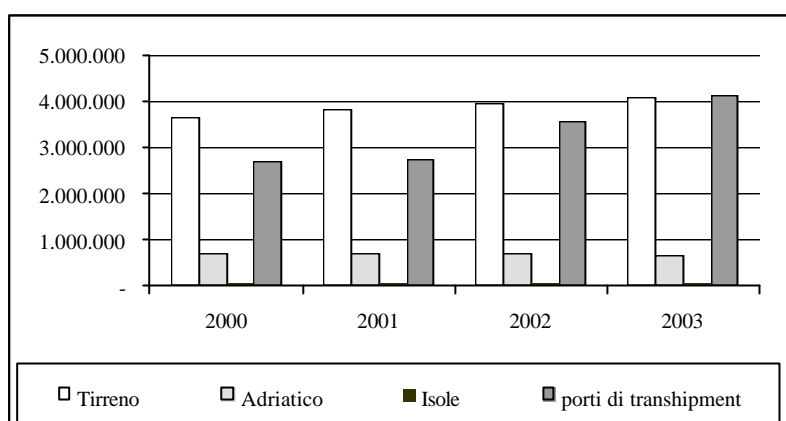
Totale movimentazione – 2003



Fonte: elaborazione Autorità Portuale su dati Assoport

Nel settore dei contenitori i porti italiani nel periodo 2000-2003 sono cresciuti di quasi l'8% medio annuo ma tale crescita è imputabile sostanzialmente alle prestazioni degli scali di transhipment (Gioia Tauro operativo dal 1999, Taranto dal 2001 e Cagliari dal 2002) che sono aumentati più del 15%, e che hanno superato per la prima volta nel 2003 gli scali tirrenici per numero di contenitori movimentati complessivamente.

Traffico contenitori (TEUs)



Fonte: Assoport

Nello stesso periodo i porti adriatici sono diminuiti dell'1,6% medio annuo evidenziando - al di là di eventi congiunturali negativi che nel corso del 2003 li hanno colpiti - una profonda debolezza dell'area in questo specifico settore: assente dai collegamenti con le Americhe, limitata sulle rotte con il Far East e l'oltre Suez, non ancora dotata di un efficiente sistema di feederaggio che la relega principalmente a correnti di traffico infra-mediterranee, in cui, almeno per quanto riguarda Grecia e Turchia, subisce la sempre più pressante concorrenza dei traghetti.

1.3 - Considerazioni sui traffici nel Porto di Ravenna

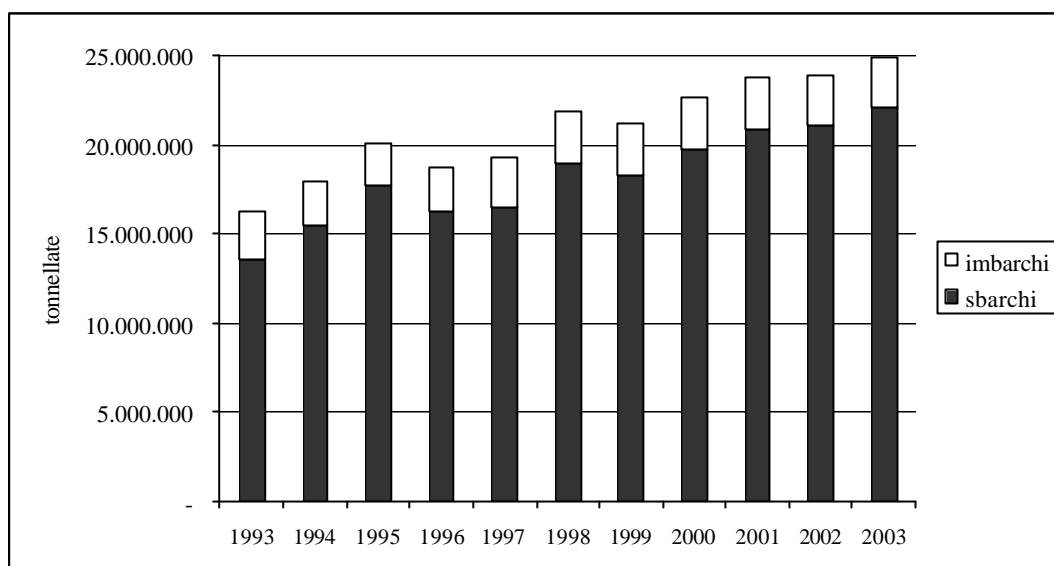
Il movimento merci nel porto di Ravenna ha conosciuto una costante crescita negli ultimi due decenni, consentendogli di inserirsi tra gli scali nazionali più importanti in termini complessivi con punte di eccellenza per talune categorie merceologiche/mercati.

In particolare, nel periodo 2000-2003, il traffico del porto è cresciuto ad un tasso medio annuo del 3,2%, dato superiore sia alla media nazionale (2,0%) che a quella dell'Adriatico (1,7%).

Nel periodo gli sbarchi sono aumentati del 3,9% all'anno, mentre gli imbarchi sono diminuiti del 2%. Ciò ha accentuato lo squilibrio esistente tra merci sbarcate ed imbarcate con le seconde che nel 2003 hanno rappresentato l'11% del totale movimentato.



Movimentazione merci registrata nel Porto di Ravenna negli ultimi 10 anni



Fonte: Autorità Portuale

Confermate anche per il 2003, così come ribadito nel recente studio del CNEL sulla competitività della portualità italiana, le prime posizioni a livello nazionale per la movimentazione di cereali, fertilizzanti, sfarinati e materie prime per l'industria ceramica e raggiunta la seconda posizione assoluta per l'intero comparto delle rinfuse solide.

Confermato anche l'importante ruolo rivestito dal porto di Ravenna nei confronti del commercio estero italiano svolto attraverso la modalità marittima, sia in termini assoluti sia riguardo ai Paesi Mediterranei. Da una specifica analisi condotta sui dati del commercio estero nazionale per il 2003 si evince infatti che attraverso Ravenna transita il 9,1% del traffico marittimo italiano che diventa il 14,6% se si escludono i prodotti petroliferi (nel 2001 tali valori erano rispettivamente pari al 7,1% e al 12,1%). Con specifico riferimento invece ai Paesi del Mediterraneo Orientale e Mar Nero, si evidenzia come Ravenna abbia movimentato quasi il 30% del totale delle merci scambiate via mare dall'Italia (prodotti petroliferi esclusi).

Ruolo del porto di Ravenna nel commercio estero marittimo italiano – 2003.

Quota % di Ravenna

	Import	Export	Totale
Commercio estero italiano	10,1	5,1	9,1
Commercio estero (esclusi petroliferi)	16,6	8,1	14,6
Paesi Mediterraneo Orientale e Mar Nero	12,1	8,7	11,6
Paesi Mediterraneo Orientale e Mar Nero (esclusi petroliferi)	34,1	15,0	29,6

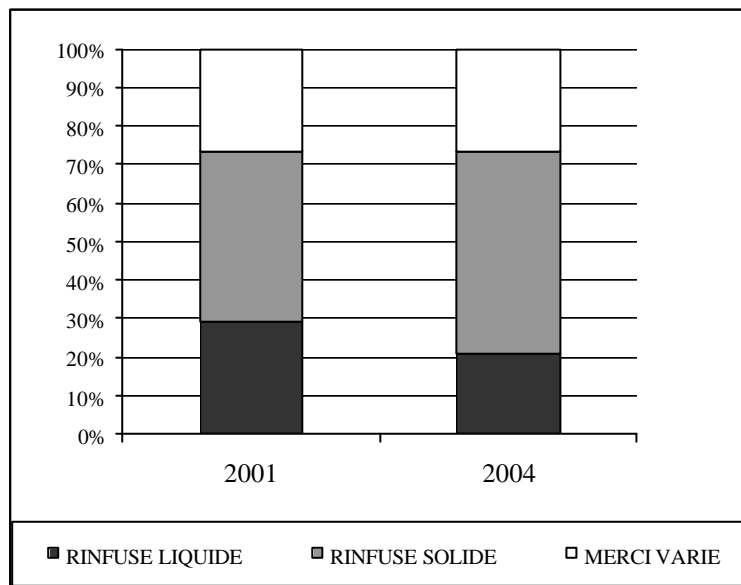
Fonti: Banca Dati Commercio con l'Estero – Istat; Autorità Portuale



In termini di condizionamento, aggiornando l'analisi complessiva anche per i mesi del 2004 oggetto di rilevazione statistica e prendendo come riferimento temporale l'ultimo triennio, si evince come siano in atto differenti dinamiche all'interno del paniere portuale con le rinfuse liquide (prodotti petroliferi in primis) che riducono sensibilmente la propria quota a favore delle rinfuse solide, mentre stazionarie in termini percentuali appaiono le merci varie. Tra queste ultime è stabile la quota rivestita dai prodotti su trailer per i quali gioca la saturazione della linea Ravenna-Catania mentre rispetto al 2001 c'è una lieve crescita del traffico contenitori, che resta lontano, tuttavia, dalle medie registrate durante gli anni '90.

Il calo dei prodotti petroliferi è dovuto alla riduzione dell'attività della centrale elettrica di Porto Tolle funzionante ad olio combustibile. Se nel 2001 tali prodotti rappresentavano il 21% del paniere portuale, nel 2004 sono stati il 13%. In particolare, l'attività della centrale, che nel 2001 pesava per l'11% del totale portuale, nel 2004 si è ridotta al 2%.

Composizione del traffico nel porto di Ravenna



Fonte: Autorità Portuale

Nel periodo ad una differenziazione di prodotto su un numero più ampio di tipologie merceologiche. Nel 2004 le 10 tipologie di merci più rilevanti hanno rappresentato infatti il 68% del totale portuale (erano il 72% nel 2001).

Prime 10 tipologie di merci movimentate nel porto di Ravenna (tonnellate)

ANNO 2001			ANNO 2004 - PRIMI 9 MESI		
Oli combustibili pesanti	3.051.821	12,8%	Coils	2.403.773	12,7%
Coils	2.778.620	11,7%	Feldspato	2.048.219	10,8%
Farine	1.785.915	7,5%	Argilla	1.618.356	8,5%
Argilla	1.745.200	7,3%	Farine	1.209.767	6,4%
Concimi	1.601.236	6,7%	Concimi	1.148.552	6,1%
Ghiaia	1.494.496	6,3%	Merce in container	1.128.991	6,0%
Feldspato	1.489.637	6,3%	Ghiaia	839.556	4,4%
Merce in container	1.341.989	5,6%	Altri chimici liquidi	830.690	4,4%
Altri chimici liquidi	1.005.506	4,2%	Gasoli, oli comb. leggeri	828.204	4,4%
Gasoli, oli comb. leggeri	919.754	3,9%	Oli combustibili pesanti	778.898	4,1%
SUBTOTALE	17.214.174	72,3%	SUBTOTALE	12.835.006	67,7%
TOTALE	23.812.397		TOTALE	18.970.714	

Fonte: Autorità Portuale

Ciò è dovuto principalmente alla diminuzione dell'importanza dei prodotti petroliferi, mentre è continuata la crescita dei minerali greggi e prodotti da costruzione tra cui spiccano le materie prime per l'industria ceramica e, a partire dal 2004, cemento e clinker.

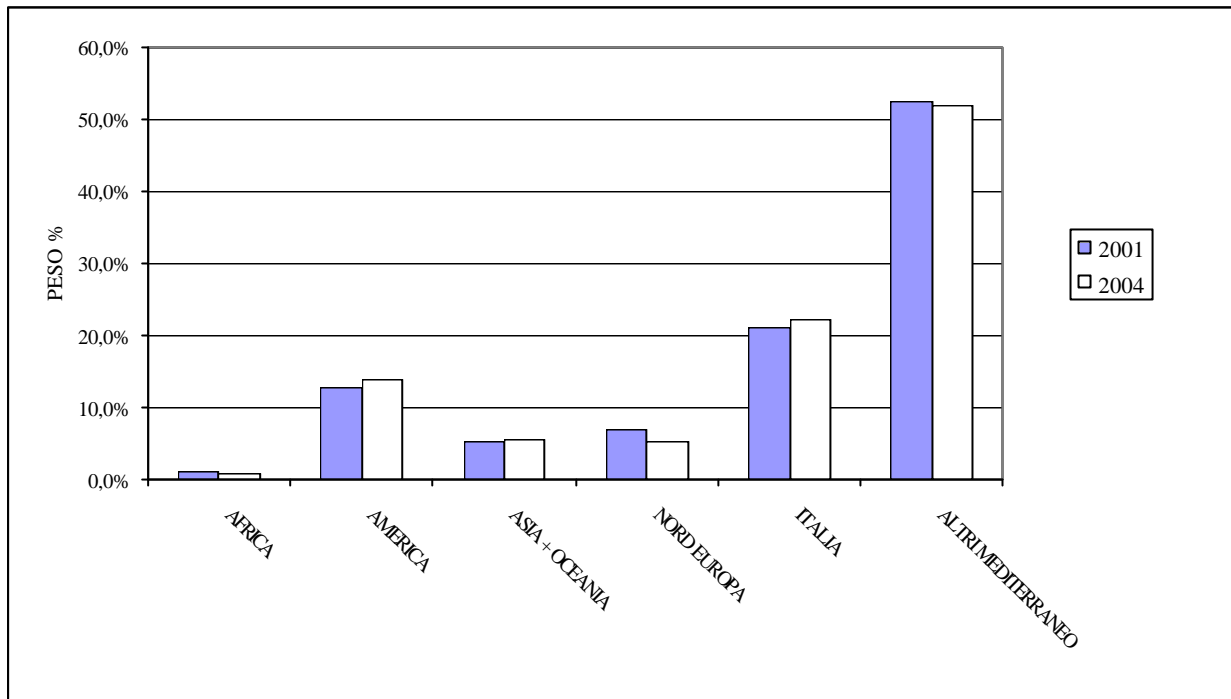
La dimensione del foreland (bacino marittimo) del porto conferma l'andamento riscontrato su scala mondiale in cui è stato registrato un sostanziale parallelismo tra i tassi di crescita dei quantitativi di merci scambiate per via marittima e l'indicatore costituito dal numero delle tonnellate-miglia.

Per Ravenna ciò significa un radicamento rispetto alle principali aree geografiche servite con piccoli scostamenti percentuali, ad esempio, tra il traffico di cabotaggio e quello con gli altri Paesi Mediterranei.

L'area mediterranea complessivamente accresce la propria importanza nell'ultimo triennio di mezzo punto percentuale e per il 2004 vale il 74,4% del movimentato.



Confronto tra le principali direttrici di traffico marittimo del porto di Ravenna



Fonte: Autorità Portuale

Le relazioni con le aree extramediterranee nel 2004 hanno presentato caratteristiche distinte per le diverse tipologie merceologiche contribuendo ciascuna, con il proprio grado di importanza, alle movimentazioni del porto:

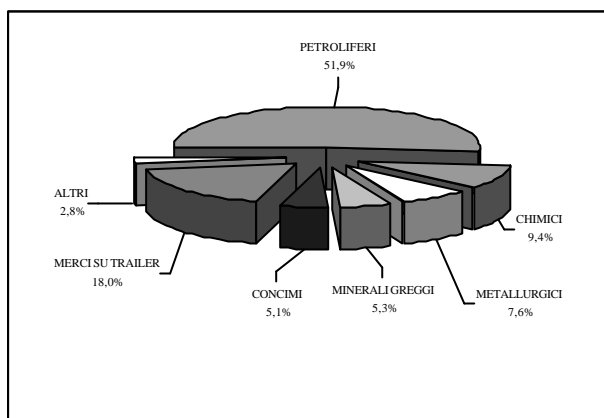
- Le Americhe per derrate alimentari (57% del totale porto relativamente alla categoria), combustibili minerali solidi (82%) e prodotti agricoli (47%);
- L'Asia per prodotti metallurgici (17%) e i prodotti chimici (9%);
- L'Europa Nord Occidentale per prodotti metallurgici (18%) e concimi (14%);
- L'Africa per prodotti agricoli (8%).

Nel settore dei contenitori il peso rivestito dal comparto Mediterraneo è rimasto invariato nel corso del periodo anche se sono state registrate variazioni nei livelli di traffico con alcuni specifici Paesi. In particolare crescono Grecia, Turchia e Cipro, mentre calano Libano e Siria.

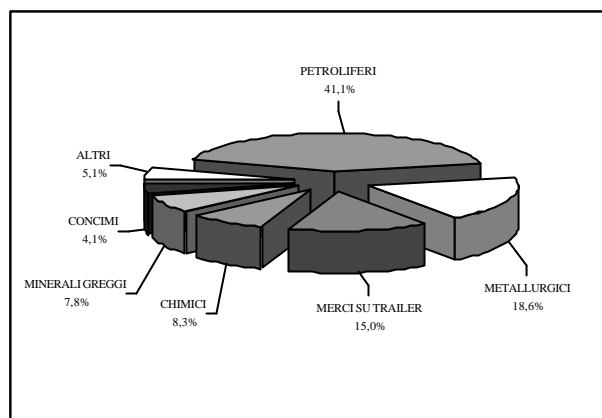
E' aumentata anche la quota del traffico di cabotaggio le cui principali variazioni riguardano la diminuzione del peso dei petroliferi ed il contestuale aumento del peso dei metallurgici con tassi di scambio attorno ai dieci punti percentuali.



Traffico di cabotaggio - 2001



Traffico di cabotaggio - 2004



Fonte: Autorità Portuale



Cap. 2 - Ruolo e funzioni dell'Autorità Portuale

2.1 - Le frontiere attuali dello sviluppo dei porti

E' assodato che le possibilità di sviluppo dei porti e – in generale – della portualità, si fondano ormai non solo su pur importanti e ineliminabili aspetti infrastrutturali, ma anche, sempre di più, su alcuni altri fattori che si giocano spesso a livello sovraportuale quando non addirittura nazionale: servizi intermodali, logistica, capacità dei porti di "fare sistema".

Certamente i fattori infrastrutturali continuano ad avere un peso importante. Spesso più in termini limitativi e "negativi" che in positivo: ostacoli e vincoli agli adeguamenti infrastrutturali, conflitti ambientali, conflitti con le comunità e i territori circostanti.

Come pure acquistano – nel misurare la competitività del porto – consistente rilievo fattori legati alla funzionalità di servizi privati e pubblici.

Il fattore sul quale, quindi, la portualità è chiamata a misurarsi è quello della catena logistica nel suo insieme, rispetto alla quale i porti rappresentano certamente un anello importante, ma non più decisivo.

Le Autorità Portuali sono chiamate a misurarsi, per quanto è di loro competenza ai sensi della Legge 84/94 e nelle loro possibilità alla luce della loro capacità di iniziativa, con questi scenari complessi.

2.2 - Governance e sviluppo dei porti

Il panorama, e l'intreccio degli attori che determinano le decisioni fondamentali per lo sviluppo dei porti, è quanto mai vasto e complesso. Il recente "Rapporto sulla competitività della portualità italiana", elaborato dal CNEL, mette a fuoco efficacemente questa complessità, che abbraccia un arco di attori esteso dalla linea di navigazione alle comunità locali.

Se una parte di questi decisori sfuggono al raggio d'azione di un' Autorità Portuale (pensiamo alle grandi linee internazionali) o possono essere oggetto di relazione molto indiretta e talvolta in negativo (ad esempio la minaccia di lasciare un porto a causa di limiti infrastrutturali o di eccessivi costi portuali), una buona parte di attori sono potenzialmente oggetto di relazione e di interfaccia con l'Autorità Portuale.

Solo potenzialmente perché, nei fatti e anche nelle regole, una parte di questi soggetti si muovono secondo logiche, gerarchie, priorità che sono alquanto eccentriche rispetto alle priorità di sviluppo di un porto e molto distanti dall'idea di "fare sistema".



Ci si riferisce qui soprattutto al complesso quanto mai variegato dei servizi pubblici e di controllo e di organi ed enti dello Stato e della Regione.

Senza una concreta possibilità di coordinamento, armonizzazione, e finalizzazione dell'attività di questi servizi ad un obiettivo che sia compatibile ed anzi funzionale allo sviluppo dei porti, sarà molto difficile "fare sistema". Si aprono rischi concreti di distorsione nella concorrenza tra porti, di lacune sulla qualità e quantità stessa dei controlli, di affaticamento delle capacità competitive.

Si apre dunque un grande problema di *governance* per i porti, che superi l'attuale dispersione delle competenze e delle priorità, che consenta di individuare e proseguire obiettivi ed indirizzi unitari, e che sia più forte e cogente dei pur importanti episodi e processi di concertazione su base volontaria.

E' questo evidentemente un tema che non può essere posto e risolto a livello di una singola Autorità Portuale, poiché chiama in causa questioni legislative, regolamentari, di strutturazione degli organi di stato, di assoluto livello nazionale, come pure di adeguamenti della strumentazione ai fini di un più efficace rapporto con gli operatori privati finalizzato ad obiettivi di sviluppo.

E' possibile e necessario, tuttavia, che l'Autorità Portuale ponga in ogni sede tali problemi, che spinga gli attori del porto a farlo nelle loro sedi di rappresentanza, che coinvolga le Istituzioni e che tenti anche la sperimentazione di processi che marchino un avvicinamento a questi obiettivi.

2.3 - La discussione in corso della Legge 84/94

Si è aperta da mesi una articolata discussione sulle modalità e i fini di una rivisitazione della Legge 84/94. Tale discussione è approdata ora al livello parlamentare.

Mentre paiono affrontati nodi finora non sciolti di grande complessità quali il rapporto tra pianificazione portuale, pianificazione urbanistica, valutazioni ambientali; mentre sono state proposte ipotesi di soluzione di temi fondamentali come quelli dell'autonomia finanziaria, non pare siano nella comune consapevolezza e quindi non siano stati oggetto di proposte i temi legati invece alla *governance*. Specificamente al fatto che possano essere messe in capo alle Autorità Portuali reali funzioni di coordinamento e di direzione per ciò che riguarda il complesso di funzioni e servizi che – ancorché sottoposti gerarchicamente a diverse amministrazioni pubbliche – rappresentano nel loro insieme (nel bene e nel male) elementi costitutivi della competitività di un porto.

Sarebbe necessario che, nel prosieguo del cammino della proposta di revisione della Legge 84/94, intervenisse – su sollecitazione delle stesse Autorità Portuali e delle associazioni di categoria – una maggiore e più fattiva consapevolezza di tali problemi.



2.4 - Il caso di Ravenna

Il porto di Ravenna non sfugge, naturalmente, a questo quadro.

Una serie di sue caratteristiche storiche enfatizzano anzi la complessità della situazione, in considerazione della peculiare natura privata dei terminal portuali. Cosa che comporta obiettivamente limitazioni agli strumenti di pianificazione ed indirizzo delle attività portuali in capo all'Autorità Portuale.

Ciò rende poi necessario che l'Autorità Portuale sia fortemente orientata ad un dialogo e ad una collaborazione con gli operatori per un verso e con le istituzioni per l'altro, e che si metta in condizione di disporre di strumenti di indirizzo, condizionamento, incentivo.

Non a caso nel corso dell'ultimo anno è stato avviato un lavoro di approfondimento – che dovrà trovare adeguati sbocchi nei prossimi mesi – attorno all'idea di un vero e proprio progetto di sviluppo pluriennale del porto, e si sta attualmente svolgendo una analoga azione verso la più precisa individuazione di strumenti da introdurre o affinare per rendere più incisivo il ruolo dell'Autorità Portuale e tangibili processi di incentivo allo sviluppo.

Come pure sono stati tentati momenti di confronto e concertazione con altri poteri pubblici operanti sul porto per addivenire ad un adeguamento di tali servizi alle esigenze di avvio di nuove tipologie di attività, prima tra tutte la traghettiistica internazionale.



Cap. 3 – L'attuazione del P.O.T. 2003-2005

3 1 - Attuazione dei progetti e degli investimenti

L'attuazione del P.O.T. 2003-2005 si è sviluppata nei seguenti campi:

Interventi di manutenzione

Oggetto	Costo previsto nel P.O.T. 2003-2005 (migliaia di Euro)	Stato di attuazione	Importi aggiornati
Manutenzione straordinaria delle banchine demaniali per l'adeguamento ai fondali di P.R.P.	4.500	Inserito nel P.T. LL.PP. per gli anni 2006-2007 per complessivi € 16.500.000,00 in relazione alle risorse disponibili. La progettazione è attualmente in corso	€ 16.500.000,00
Manutenzione dei fondali del porto-canale	2.550	E' stato approvato il progetto per un costo complessivo di € 2.925.000,00	€ 2.925.000,00
Sistemazione delle strade principali di collegamento fra l'area portuale e la viabilità esterna del porto	2.325	Sono in corso i lavori di un 1° stralcio per € 750.000,00. E' in appalto un 2° stralcio per € 750.000,00	€ 1.500.000,00
TOTALE			€ 20.925.000,00



I fondali di Piano Regolatore

Oggetto	Costo previsto nel P.O.T. 2003-2005 (migliaia di Euro)	Stato di attuazione	Importi aggiornati
Approfondimento del Canale Candiano a -11,50 m	20.000	Il progetto per l'approfondimento a - 11,50 del Canale Candiano, per il rifacimento delle protezioni di sponda e per un primo stralcio della canaletta in avamporto a - 12,00 è stato approvato in data 16.09.2004 per un importo complessivo di € 29.193.000,00.	€ 29.193.000,00.
Rifacimento protezioni di sponda dalla darsena pescherecci fino all'attracco traghetto a Marina di Ravenna.	5.394		
Completamento della canaletta navigabile in avamporto e fuori dighe a -12,50 m	4.645	Per il completamento della canaletta in avamporto è previsto nel P.T.LL.PP. per l'anno 2007 una spesa di € 2.000.000,00	€ 2.000.000,00
Approfondimento del Canale Piombone a -10,50, I° stralcio	5.000	E' stato predisposto il progetto per la sistemazione funzionale del canale Piombone in prima attuazione del P.R.P. per un importo di € 23.500.000,00 inserito nel P.T. LL.PP. per l'anno 2005 da appaltare una volta risolti i problemi legati ai vincoli ambientali di parte della Piallassa	€ 23.500.000,00
Completamento escavo Canale Piombone a -10,50 m	15.000		
Argine di separazione del canale navigabile della Pialassa Piomboni e opere di risanamento ambientale - I° stralcio	3.000	E' in corso l'adeguamento dei progetti definitivi per gli interventi di risanamento della Pialassa del Piombone e di separazione fisica delle zone vallive dalle zone portuali mediante arginatura naturale, alle prescrizioni espresse in sede di V.I.A. del P.R.P. di cui al D.M. del 06.11.2000 e la predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale; nel P.T. LL.PP. per l'anno 2005 è previsto un impegno di spesa pari a € 7.700.000,00	€ 7.700.000,00
TOTALE			€ 62.393.000,00



Adeguamento delle banchine e delle protezioni di sponda esistenti

Oggetto	Costo previsto nel P.O.T. 2003-2005 (migliaia di Euro)	Stato di attuazione	Importi aggiornati
Ristrutturazione delle protezioni di sponda all'imbocco in sinistra canale Candiano - 1° stralcio	2.930	Sono in corso i lavori dper la realizzazione delle "Banchina di raccordo tra il Molo Nord e l'attracco del traghetto a Porto Corsini" per un importo complessivo di € 5.293.683,22.	€ 5.293.683,22
Miglioramento funzionale delle banchine esistenti	5.000	E' stato approvato in data 28.10.2004 il progetto per il "Rifacimento protezione di sponda dall'attracco del traghetto alla confluenza con il canale Baiona a Porto Corsini" per € 9.200.000,00	€ 9.200.000,00
Ristrutturazione molo guardiano destro - 2° stralcio - 2^ fase	4.500	E' in corso l'adeguamento del progetto a suo tempo predisposto in base al parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. ed alla nuova normativa sismica. L'opera è stata inserita nel P.T. LL.PP. per l'anno 2007 per l'importo di € 8.000.000,00. Sempre in programma per l'anno 2005 è previsto l'arredo e la sistemazione funzionale delle parti di molo già realizzate per € 3.000.000,00	€ 11.000.000,00
TOTALE			€ 25.493.683,22



Nuove banchine

Oggetto	Costo previsto nel P.O.T. 2003-2005 (migliaia di Euro)	Stato di attuazione	Importi aggiornati
Realizzazione nuove banchine nella penisola Trattaroli – 1° stralcio	8.300	Il progetto esecutivo è stato approvato in data 16.09.2004 per un costo complessivo di € 8.350.320,00	€ 8.350.320,00
Realizzazione nuove banchine nella penisola Trattaroli – 2° stralcio	37.200	La realizzazione dei progetti è stata differita in quanto le aree interessate sono attualmente utilizzate come casse di colmata per l'approfondimento del porto canale.	Da definire
Urbanizzazione area portuale della penisola Trattaroli e prolungamento dorsale FF.SS.	23.000		
Bacino di evoluzione c/o ponte mobile	5.000	Il progetto è stato differito alla definizione della soluzione adottata per il by-pass ed alla destinazione della darsena di città	Da definire
Opere di protezione a mare di Porto Corsini	13.170	E' stato realizzato un primo intervento per € 3.071.650,00 ed è in corso la rivisitazione del progetto delle restanti opere per una spesa di € 28.700.000,00	€ 31.771.650,00
TOTALE			€ 40.121.970,00



I collegamenti del porto

Oggetto	Costo previsto nel P.O.T. 2003-2005 (migliaia di Euro)	Stato di attuazione	Importi aggiornati
Realizzazione nuovo ponte mobile sul Canale Candiano	4.650	E' stata predisposta la progettazione definitiva per l'appalto integrato delle opere per un importo di spesa di € 11.500.000,00	€ 11.500.000,00
Nuovo collegamento tra SS.67 e SS.309 DIR in by-pass sul Canale Candiano	45.000	E' stato sviluppato il confronto tecnico-economico fra la soluzione in sovrappasso e sottopasso per potere poi procedere alla progettazione preliminare e definitiva cui sono stati destinati dal P.T. LL.PP. per l'anno 2004 € 2.000.000,00 Nel programma investimenti è previsto un primo finanziamento nell'anno 2006 per € 40.000.000,00	€ 42.000.000,00
TOTALE			€ 53.500.000,00



Valorizzazione delle aree demaniali o di cui si prevede l'acquisizione

Oggetto	Costo previsto nel P.O.T. 2003-2005 (migliaia di Euro)	Stato di attuazione	Importi aggiornati
Realizzazione del porto turistico di Marina di Ravenna (aree a terra)	A carico del soggetto attuatore	E' stata espletata la procedura di cui al D.P.R. 509/97 ed è in corso l'iter per il rilascio della concessione demaniale	Da definire
Piano unitario particolareggiato nell'avamposto di Porto Corsini	-	E' stato predisposto il Piano Unitario Particolareggiato dell'area ed il progetto preliminare delle opere di urbanizzazione	€ 2.500.000,00
Potenziamento zona portuale nella pialassa Piomboni	19.800	L'opera già progettata è stata inserita nel P.T. LL.PP. per l'anno 2005 per un costo di € 19.806.500,00 da appaltare una volta risolti i problemi legati ai vincoli ambientali	€ 19.806.500,00
Area attrezzata per l'autotrasporto ed altre iniziative connesse allo sviluppo della logistica e delle autostrade del mare	15.000	E' stata acquistata un'area idonea per un costo di € 1.920.000,00; E' in corso la predisposizione del Piano Particolareggiato e del progetto preliminare per l'appalto delle opere e la gestione in concessione delle stesse, destinando un contributo di € 3.092.000,00	€ 4.292.000,00
Potenziamento del terminal traghetti e passeggeri e realizzazione della stazione marittima	3.500	In data 03.06.2004 è stata acquisita dall'Autorità Portuale la proprietà di un'area privata per traghetti in Largo Trattaroli per un costo di € 14.228.697,00. Sono altresì previsti nel P.T. LL.PP. anno 2004 ulteriori risorse per € 3.500.000,00 per interventi di potenziamento delle infrastrutture, alcuni già in corso di esecuzione	€ 18.500.000,00
Area parcheggio attrezzato per autotrasporto nel porto San Vitale	1.000		Da definire
TOTALE			€ 45.098.500,00



Miglioramento delle condizioni di navigabilità

Oggetto	Costo previsto nel P.O.T. 2003-2005 (migliaia di Euro)	Stato di attuazione	Importi aggiornati
Potenziamento illuminazione	1.000	Nell'ambito dell'intervento di gestione, manutenzione e razionalizzazione degli impianti di illuminazione, segnalazione e controllo nel porto canale di Ravenna (2004 - 2011), attualmente in fase di gara, è stata prevista la somma di € 1.000.000,00 per i lavori di potenziamento	€ 1.000.000,00
Potenziamento attrezzature di supporto alla sicurezza della navigazione in canale	2.000	E' in corso il progetto per l'utilizzo di € 750.000,00 previsti nel P.T.LL.PP. per l'anno 2005 per il sistema di controllo entrata navi in porto	€ 750.000,00
TOTALE			€ 1.750.000,00



3.2 - Valutazione sulle principali azioni previste dal P.O.T. 2003 - 2005

- Ruolo dell'Autorità Portuale

Nel corso dell'applicazione del P.O.T. e soprattutto nel 2004, l'Autorità Portuale ha teso a mettere a fuoco alcune priorità.

Da un lato, si è perseguita l'accelerazione delle politiche di investimento: nel 2004, infatti, si sono impegnati 110 milioni di Euro a fronte di 7,3 milioni di Euro impegnati nel 2003 e di 21 milioni di Euro impegnati mediamente nel periodo 2001-2003, con un incremento di circa quattro volte rispetto a tale media.

Dall'altro, si è prospettata una forte collaborazione ed un confronto molto ravvicinato con gli operatori con l'obiettivo di coinvolgerli direttamente in momenti salienti della costruzione di strategie per il futuro, così ad esempio sulla elaborazione del Progetto di Sviluppo Pluriennale o sulle Autostrade del Mare.

Dall'altro ancora si sono rafforzate e approfondite forme di collaborazione con istituzioni esterne, dalla Camera di Commercio all'Università, con l'obiettivo di collocare l'Autorità Portuale all'interno di un movimento convergente sulla promozione dei punti di eccellenza della città, tra cui sempre più figura il porto.

- Autostrade del Mare, traghetti e crociere

L'apparire, con sempre maggiore diffusione di elaborazioni, progetti e propositi sulle Autostrade del Mare ha trovato non impreparato il porto di Ravenna, forte dell'esperienza della linea Ravenna-Catania, anche se esso sconta una assenza di linee internazionali e delle relative dotazioni di servizi pubblici.

Per quello che riguarda l'infrastruttura portuale, va registrata la lunga e complessa trattativa che ha portato l'Autorità Portuale ad acquisire - in data 3 giugno 2004 - il terminal traghetti.

L'attività di supporto alla nascita di iniziative di traghettistica internazionale si è concretizzata nella partecipazione ad alcuni progetti europei (vedi apposito capitolo) ed in azioni di marketing e di interlocuzione con volontà espresse dai privati. Tali azioni sono state importanti - al di là dei risultati controversi - poiché da esse sono emerse in modo netto le problematiche non ancora risolte, sia a livello di dotazioni tecniche del terminal traghetti, sia di dotazioni e modalità organizzative dei servizi pubblici.

Tali azioni di marketing sono continuate e sono tuttora in corso soprattutto sul versante della Grecia.



Circa il confronto con il tema Autostrade del Mare è stato istituito un gruppo di lavoro interassociativo il quale, oltre a favorire una complessiva migliore conoscenza del tema e una più efficace "attrezzatura" in termini di infrastrutture, servizi, accordi e alleanze, promozione, ecc...ha iniziato ad affrontare una serie di problematiche:

- Monitoraggio delle iniziative in corso a livello legislativo e verifica delle implicazioni di tali iniziative per il porto di Ravenna e per le sue potenziali rotte di riferimento e bacini di interesse;
- Analisi dei progetti di settore avanzati o in corso di presentazione da parte di soggetti imprenditoriali di livello nazionale;
- Formulazione di proposte in ordine alla individuazione di rotte/servizi gravitanti su Ravenna;
- Analisi degli attori coinvolti e dei rispettivi ruoli. Raccolta ed analisi delle *best practises* del settore nei vari campi (autotrasporto, linee, ecc.);
- Analisi dello stato di fatto del porto di Ravenna;
- Analisi dell'interesse potenziale dei mercati e bacini economici provinciale e regionale.

Per ciò che attiene il settore crocieristico si è lavorato su più fronti: da un lato supportando con iniziative promozionali e di accoglienza l'arrivo delle crociere che ha iniziato ormai stabilmente ad interessare il porto di Ravenna, anche dopo l'abbandono della "Costa Crociere".

Dall'altro si sono svolte azioni di marketing verso i principali operatori del settore, supportati da una consulenza specialistica che ha consentito di acquisire un quadro più preciso del settore, dal quale emerge che anche in assenza di un terminal crocieristico specializzato è possibile attrarre alcune presenze sia in Largo Trattaroli, sia in Darsena di città.

In terzo luogo si è deciso di svolgere tutte le verifiche e assumere le iniziative progettuali e procedurali per poter realizzare lo scalo crocieristico a Porto Corsini.

- Trasporti e Logistica

La consapevolezza della crescente importanza dei processi legati alla intermodalità ed alla logistica nel decidere della competitività di un nodo portuale, ha mosso la comunità portuale ravennate a interrogarsi variamente e a più riprese sulle possibilità e modalità di inserimento del porto di Ravenna in circuiti di rilievo in questo settore.

L'Autorità Portuale ha intrapreso una ricognizione in questa direzione, valutando anche ipotesi diverse e giungendo ad un certo punto ad individuare la possibilità di una collaborazione con l'Interporto di Bologna. Possibilità che ha dato luogo alla costituzione della società "Logistica Nord-Est" costituita il 23 dicembre 2002 con un



capitale sociale di € 675.000 interamente versati, ripartito in 66,67% dell'Autorità Portuale e 33,33% dell'Interporto.

La società ha promosso la costituzione di treni tra Ravenna e Melzo, con un ruolo di apripista e di contributo allo start-up di attività che dovrebbero trovare una loro ottimale collocazione nell'ambito delle iniziative di privati. Tanto da suggerire che il prosieguo dell'esperienza avvenisse ad opera di un operatore del settore.

Si apre ora una fase di ulteriore riflessione per verificare quali dimensioni di "massa critica" possano essere perseguite per rendere efficaci azioni sul terreno dell'intermodalità, e quali interlocutori, oltre all'interporto di Bologna, vadano ricercati.

- Promozione

L'attività promozionale nei primi due anni di vigenza del POT 2003-2005 si è svolta seguendo le indicazioni di massima.

La politica di promozione del porto doveva avere per oggetto:

- a) il "prodotto porto" nel suo insieme, intendendosi in tal modo effettuare attività di promozione istituzionale rivolte, da un lato, alla città di Ravenna e, dall'altro, alla generalità degli operatori;
- b) la promozione dell'Autorità Portuale in quanto tale, ossia azioni di comunicazione pubblica per diffondere la conoscenza del ruolo e attività dell'Autorità Portuale;
- c) i settori/mercati strategici su cui puntare per il futuro attivando iniziative assimilabili a quelle della comunicazione di impresa.

- Progetti Europei

Nel periodo di vigenza del P.O.T. 2003-2005 l'Autorità Portuale è stata direttamente coinvolta in diversi programmi europei, conscia dell'importanza di allargare le proprie relazioni, di approfondire specifiche tematiche, di sostenere iniziative nonché della possibilità di realizzare interventi infrastrutturali.

In particolare ha partecipato ai gruppi di lavoro istituiti dalla Regione Emilia-Romagna al fine della presentazione dei progetti: City Ports, Fresh Log e Gildanet nell'ambito dell'Iniziativa Comunitaria Interreg IIIB nonché di un progetto per il trasferimento modale delle merci pericolose via Piacenza a valere sulla prima call del programma Marco Polo. I tre progetti relativi ad Interreg IIIB sono stati tutti approvati e sono oggi in fase di realizzazione mentre il progetto sul Marco Polo non è riuscito ad entrare nella ristretta cerchia dei progetti ammessi ai finanziamenti, pur essendo stato giudicato positivamente dal punto di vista tecnico.



L'Autorità Portuale ha poi presentato, unitamente alla Provincia di Ravenna (che ha assunto il ruolo di capofila), il progetto IN.RO.SE. (intermodalità strada-mare tra Emilia-Romagna e Croazia), nell'ambito della Iniziativa Comunitaria Interreg IIIA Italia-Paesi Adriatici Orientali.

Tale progetto, che vede anche la partecipazione del Comune di Ravenna, della Camera di Commercio di Ravenna, delle Province di Rimini, Forlì-Cesena e Ferrara, del Comune di Cesenatico, nonché del Ministero del Mare, del Turismo e dei Trasporti della Repubblica di Croazia e del Comune di Pola, è stato approvato nel marzo 2004 dal Comitato di Pilotaggio delle Regioni Adriatiche.

Oltre ad uno Studio di Fattibilità sulle possibilità di sviluppo di collegamenti marittimi per passeggeri e merci tra i porti dell'Emilia-Romagna ed i corrispondenti scali croati, IN.RO.SE. prevede la realizzazione di un progetto-pilota relativo all'attivazione di un collegamento marittimo di linea tra il porto di Ravenna ed un porto croato corrispondente (appartenente alla parte centro-settentrionale). Il progetto-pilota si propone di favorire la fase di start up di una nuova linea marittima che verrà realizzata e gestita da un operatore privato (armatore) scelto attraverso una procedura di evidenza pubblica a scala europea. In fase di gara, i partecipanti dovranno indicare la tipologia del mezzo che più ritengono opportuna scegliendo tra un vettore del tipo "fast-ferry" cioè con velocità massima superiore ai 25 nodi e con possibilità di ospitare sia passeggeri che auto al seguito, oppure un più tradizionale traghetto ro-pax che oltre a portare passeggeri ed auto consenta anche l'imbarco di camion e mezzi pesanti. Parimenti i partecipanti alla gara indicheranno il porto od i porti ove meglio allocare il terminale croato di riferimento. I fattori determinanti per l'assegnazione del servizio saranno relativi al livello del servizio stesso, all'entità dell'investimento richiesto al soggetto partecipante e, soprattutto, alla durata della fase pilota. Prima dell'avvio del servizio, il contraente dovrà anche predisporre uno specifico piano relativo alle iniziative promozionali e di marketing che dovranno precedere e, accompagnare, la realizzazione del progetto-pilota per tutta la sua durata. IN.RO.SE. prevede inoltre la possibilità di attivare collegamenti marittimi "leggeri" da Rimini e Cesenatico.

Il progetto ha un budget complessivo di 1.550.000 Euro di cui circa 1.150.000 utilizzabili per il progetto-pilota da Ravenna. Tale budget è inclusivo dei costi per l'acquisto di attrezzature per la security e per la realizzazione degli adeguamenti funzionali di banchina.

Il Progetto è stato presentato nell'ambito di un meeting di avvio che si è tenuto a Ravenna nelle giornate del 7 e 8 ottobre scorsi e che ha viste anche le rappresentanze delle Autorità Portuali dei principali porti della Croazia.

Prossimamente il progetto verrà notificato alla DG Tren dell'Unione Europea per ricevere il nulla-osta in materia di aiuti di stato e, in caso di parere favorevole, si procederà con la gara per l'effettuazione del servizio.



Contestualmente verrà assegnata tramite gara anche la redazione dello Studio di Fattibilità.

- Sicurezza sul lavoro

Nel 2003 la gara per la fornitura del sistema PAC si è chiusa senza vincitore, avendo partecipato alla gara un unico concorrente la cui proposta tecnica è risultata non conforme al progetto. A seguito di ciò e del nuovo assetto organizzativo della locale Capitaneria di porto, che nel progetto originale risultava l'utilizzatore primario del PAC, si è ritenuto di rivedere il sistema pur mantenendone la peculiarità originale. Come utilizzatore principale del sistema è stato pertanto individuato il servizio di pilotaggio del porto.

Del nuovo sistema nominato TCS (Traffic control system) è stata completata la progettazione preliminare, in relazione alla quale si è in attesa della approvazione della regione Emilia Romagna, ed è in fase di sviluppo quella di dettaglio. L'iter autorizzativo sarà avviato non appena perverrà l'approvazione regionale del progetto.

Si prevede che il TCS possa essere operativo entro il 2006.

L'attività di vigilanza e controllo viene svolta con regolarità secondo i programmi stabiliti ed il Comitato per la Sicurezza e l'Igiene del Lavoro Portuale ex. art. 7 del D.Lgs. 272/99 si riunisce ed opera abitualmente confermandosi un valido strumento ai fini della sicurezza del lavoro portuale.

E' stata avviata a fini statistici la raccolta organica di dati relativi agli incidenti che accadono in porto durante le operazioni portuali.

Il Comitato si è riunito regolarmente ed ha avviato un progetto per il contenimento e la riduzione delle polveri, generate dalle merci alla rinfusa polverulente movimentate in porto, presenti negli ambienti di lavoro. A tal fine è stato istituito uno specifico gruppo tecnico che ha fornito i contenuti per un protocollo di intesa per la limitazione della emissione e dispersione di polveri da merci polverulente in porto. Il protocollo è stato sottoscritto il 18 settembre 2003 da Autorità Portuale, AUSL, Associazione degli industriali, Associazione piccole e medie industrie ed organizzazioni sindacali.

- Autorizzazioni e concessioni

Durante il periodo di vigenza del Piano Operativo Triennale, anche a seguito della demanializzazione delle relative strutture portuali, il Comitato Portuale ha deliberato la concessione di banchina demaniale per lo svolgimento di operazioni portuali nei confronti di:



Buzzi Unicem S.p.A.
Marcegaglia S.p.A.
Yara Italia S.p.A.
Bunge Italia S.p.A.
Eurodocks S.r.l.
Soco S.p.A.
Nadep Ovest S.r.l.

Nell'anno 2002 le imprese autorizzate all'esercizio di operazioni portuali nel porto di Ravenna erano 18 (di cui 2 esclusivamente impegnate per conto proprio). Oggi, a seguito di provvedimento del Presidente o di delibera del Comitato Portuale, il numero massimo di autorizzazioni avente tale fine è di 22 (di cui 5 finalizzate esclusivamente al conto proprio).

Per quanto riguarda le imprese autorizzate all'esercizio di servizi portuali, delle 7 autorizzazioni alla prestazione di servizi per conto delle suddette imprese portuali in essere nel 2002, ne risultano in essere ad oggi 6 mentre le autorizzazioni alla prestazione di servizi in conto proprio rilasciate quindi alle imprese portuali stesse sono state incrementate, passando dalle 9 dell'anno 2002 alle 11 attuali.

- Lavoro portuale

Il gruppo di lavoro costituito nel 2002 e finalizzato alla predisposizione da parte dell'Autorità Portuale degli elementi necessari agli adempimenti che l'art. 17 della L. 28 gennaio 1994, n. 84, nella forma introdotta dall'art. 3 della L. 30 giugno 2000, n. 186 ha posto a carico dell'ente, ha proseguito i lavori nell'anno successivo. Tali lavori hanno portato, con delibera del Comitato Portuale, all'adozione dell'apposita regolamentazione prevista dal comma 10, dell'art. 17, L. 84/94 ed al procedimento di selezione dell'impresa da autorizzare a fornire lavoro portuale temporaneo nel Porto di Ravenna. Al termine di tale procedimento è stata rilasciata autorizzazione alla Cooperativa Portuale s.c. a r.l.

- Security

In adeguamento alle disposizioni varate in materia di port security dall'IMO (International Maritime Organization) nel dicembre 2002 (Cap XI-2 aggiunto alla SOLAS e adozione del codice ISPS), a quelle che l'UE ha adottato al fine di una applicazione armonizzata nei paesi dell'Unione delle norme IMO e nel rispetto dell'assetto delle competenze stabilito a livello nazionale dal Comitato Interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi e dei porti (CISM), l'Autorità Portuale di Ravenna, nel 2004, ha condotto le attività di seguito descritte.



Le attività di assessment e redazione dei piani sono state svolte in collaborazione con la Capitaneria di Porto assieme alla quale, in primo luogo, si è proceduto al censimento degli impianti portuali che ricadono nella normativa IMO. Risultarono 32 impianti portuali da sottoporre a valutazione.

Delle attività così avviate venne informata la Prefettura.

- Valutazione di security

Dopo aver effettuato, nel febbraio 2004, nei confronti dei terminalisti un'opera di informazione e sensibilizzazione sulla delicata materia, nel corso della prima settimana di aprile, tramite ditta specializzata, si sono svolti i sopralluoghi e le interviste presso i vari impianti portuali, finalizzati a redigere il documento di valutazione del rischio (PFSA).

Il 15 aprile i documenti di valutazione sono stati sottoposti all'Autorità Designata per l'approvazione che li ha approvati in seguito assieme ai piani.

- Piani di security

Su invito dell'Autorità Designata e dell'Autorità Portuale, tutti i terminalisti, ancorché le valutazioni non fossero approvate, si sono attivati per redigere rapidamente i piani di security entro il 31.05.04 (per consentire la prevista attività di confronto con le altre amministrazioni).

A tal fine sono state anche distribuite le linee guida.

L'approvazione dei piani è avvenuta in sede del previsto confronto collegiale svoltosi il 22.06.04 presso la sede dell'Ufficio Territoriale del Governo. In tale sede fu precisato che i piani sarebbero stati approvati subordinatamente all'esecuzione degli elementi di mitigazione dei rischi, dagli stessi piani individuati, da attuarsi entro il termine perentorio del 31.12.04. Nella stessa sede si invitò l'Autorità Portuale ad avviare le procedure per redigere un piano di sicurezza integrato del porto.

Alla scadenza del 30.06.04, dunque, 30 piani degli impianti portuali erano stati approvati.

Era già chiaro, comunque, che il tema della security portuale andava affrontato con un approccio più complessivo ed organico che assumesse il porto come un insieme di realtà specifiche da integrare in una dimensione superiore che consentisse di razionalizzare l'esistente e di massimizzare l'efficacia e l'efficienza degli investimenti che tramite le risorse statali sarebbe stato possibile effettuare.

In aprile, quando erano chiare anche le competenze, si decise di costituire un gruppo di lavoro composto da un rappresentante per ogni tipo di impianto portuale (carichi unitizzati, rinfuse solide, prodotti petroliferi, prodotti chimici, cantieri



navali) e da un rappresentante dell'Autorità Portuale allo scopo di individuare alcune ipotesi di sviluppo della tematica "security" per il porto di Ravenna utili alla redazione del piano integrato.

Il gruppo, oltre a dedicarsi alla soluzione di alcune controversie interpretative delle norme sulla security, ha individuato in un sistema integrato di controllo degli accessi uno strumento di interesse generale che l'Autorità Portuale, una volta ottenuti i fondi necessari, avrebbe potuto realizzare.

Il Comitato Portuale nella seduta del 28.10.2004 ha approvato l'impegno di spesa relativo alle risorse ricevute, ha approvato i documenti di gara per l'assegnazione dell'incarico di redigere il piano di sicurezza integrato ed ha assegnato l'incarico di progettare il sistema integrato di controllo degli accessi a Thetis S.p.A di Venezia.

A dicembre 2004 si svolgeranno corsi di formazione in materia di port security destinati agli operatori ravennati organizzati da Il Sestante in collaborazione con l'Autorità Portuale.

3.3 - Valorizzazione del demanio e rapporti col territorio

- Marinara

Nel corso del P.O.T. 2003-2005 è stato avviato e concluso positivamente l'iter istruttorio per la concessione demaniale del Porto turistico di Marinara. Tale iter, di notevole complessità per la peculiarità e le dimensioni dell'intervento è stato incardinato sul DPR 509/97 (cd "Decreto Burlando") e sulla base di tale scelta, se ne sono seguiti i passaggi fino alla sessione conclusiva della Conferenza di Servizi promossa e presieduta dal Comune di Ravenna, che si è svolta il 23 settembre 2004 con l'approvazione del progetto definitivo.

Si tratta ora di dare corso alla determinazione del canone (sulla base del parere espresso dal Comitato Portuale del 3 novembre 2004) e della concessione demaniale.

- Area di sosta e servizio per l'autotrasporto

Il proposito dell'acquisizione di un'area a questo fine – individuata in un sito a nord della zona "Bassette" – era contenuto nel P.O.T. 2003 - 2005, nelle previsioni di investimento e nei programmi di finanziamento. Esso si è concretizzato con l'Accordo di Programma Autorità Portuale – Comune di Ravenna e con l'atto di acquisto, sottoscritto lo scorso 15 ottobre 2004, a cui dovrà seguire ora la progettazione e la procedura di affidamento in gestione a terzi.



- Piano Particolareggiato di Porto Corsini

Dopo lo svolgimento del Concorso di idee per la riqualificazione di Porto Corsini e Marina di Ravenna, promosso congiuntamente da Comune di Ravenna e Autorità Portuale di Ravenna, si è posto il problema di dare ad esso graduale attuazione.

Si è affidato perciò l'incarico della progettazione del Piano Particolareggiato di Porto Corsini, secondo le destinazioni previste dal P.R.P. e P.R.G.: servizi pubblici (Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, ecc...) destinazioni urbane a completamento e integrazione dell'abitato (commercio e pubblici esercizi, residenza, ricettivo, verde pubblico, ecc...).

La progettazione avrebbe consentito inoltre di definire con più chiarezza la configurazione e le destinazioni del fronte a mare. Ciò soprattutto alla luce della impossibilità di realizzare un compiuto scalo crocieristico a Largo Trattaroli e quindi della necessità di riconsiderare la possibilità di attracchi crocieristici nell'avamposto di Porto Corsini.

Il progetto è stato approvato in data 20.12.04 dal Comitato Portuale per quanto di competenza dell'Autorità Portuale e verrà presentato al Comune di Ravenna per l'approvazione definitiva.

- Pialassa del Piombone

L'approvazione sull'intera Pialassa del Piombone del vincolo Paesistico ai sensi dell'art. 144 del Decreto Legislativo n. 490/1999, titolo II, da parte della Soprintendenza ai Beni Architettonici e al Paesaggio poteva aprire un grave e pericoloso punto di conflitto istituzionale. Si è lavorato perciò per trovare un punto di composizione, raggiunto col protocollo d'intesa sottoscritto il 24 luglio 2003 da Comune di Ravenna, Provincia di Ravenna, Autorità Portuale di Ravenna, Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Ravenna, Regione Emilia-Romagna e Consorzio del Parco Regionale del Delta del Po.

Tale protocollo prevede in sostanza che il vincolo Paesistico venga fissato lungo la linea definita dal P.R.G. e che gli interventi strutturali di attuazione del Piano Regolatore Portuale (approfondimento integrale del Canale Piombone e realizzazione del c.d. Porto Carni) avvengano conseguentemente all'approvazione e finanziamento del progetto di risanamento ambientale della Pialassa.

Il progetto citato è stato redatto ed oggi se ne sta curando lo studio di impatto ambientale, in previsione di una sua prossima sottomissione alla Valutazione di Impatto Ambientale.



- Molo Guardiano Sud

Con l'obiettivo di operare iniziative di qualificazione dei Waterfront, di compatibilizzare al massimo la presenza del porto con la località balneare, è stato promosso un concorso di idee per l'arredo urbano del molo guardiano sud. Al vincitore, risultato l'Associazione Temporanea di Professionisti Arch. Antonio Citterio (Capogruppo), Arch. Patricia Viel, Arch. Anna Giorni, Arch. Marinella Patetta, verrà ora affidata la progettazione vera e propria.

3.4 - Rapporti con le infrastrutture extraportuali

L'Autorità Portuale ha seguito con forte spirito di collaborazione e di concertazione con le istituzioni locali e la Regione il lungo e travagliato iter – purtroppo tutt'altro che concluso – che dovrebbe portare alla progettazione e alla realizzazione della E 55.

Essa inoltre ha dato un fattivo contributo in termini di rapporti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e attraverso la condivisione e "presa in carico" di opere infrastrutturali di grande rilievo, come la progettazione e finanziamento del Ponte Mobile (oggi è in approvazione il progetto definitivo a cui seguirà immediatamente l'appalto) e l'impegno per finanziare la progettazione del bypass sul Canale Candiano e per reperire le risorse per la realizzazione dell'opera.



Cap. 4 - Azioni, strumenti e investimenti per lo sviluppo del porto

4.1 - L'impegno dell'Autorità Portuale per il graduale completamento delle infrastrutture, per il loro potenziamento, e per lo sviluppo strategico del porto

L'impegno espresso in questi anni dall'Autorità Portuale per la progressiva attuazione del PRP ha trovato un punto di continuità e di sviluppo anche grazie alla possibilità di contare su un flusso di finanziamenti costante nel tempo.

Tale capacità di spesa la si è voluta progressivamente mirare a obiettivi di sviluppo selezionati sulla base dei programmi dell'Autorità Portuale.

Così – ad esempio – l'acquisto del terminal traghetti e dell'area per l'autotrasporto vogliono dare risposte a obiettivi di sviluppo delle Autostrade del Mare e dei servizi connessi.

Così l'impegno profuso per rendere possibile la continuazione dell'escavo dei fondali corrisponde all'obiettivo primario di incrementare le prestazioni del canale portuale.

Tale impegno, e lo sforzo di finalizzarlo in modo coerente a obiettivi di sviluppo strategico continueranno nel prossimo futuro, secondo le indicazioni e le priorità evidenziate nel programma triennale delle opere, ripreso in altra parte di questo P.O.T.

Oltre a questa serie di azioni, che segnano un indubbio elemento di continuità nel ruolo dell'Autorità Portuale, si segnalano qui alcune direttrici che questa Autorità Portuale intende perseguire con crescente interesse e determinazione.

La prima riguarda l'impegno dell'Autorità Portuale in ambiti legati al porto e al raccordo con il sistema infrastrutturale esterno.

Si evidenzia in primo luogo e fondamentalmente l'impegno per il reperimento delle risorse per la realizzazione del bypass sul Candiano, per il quale il ruolo di connessione e raccordo dell'Autorità Portuale con il M.II.TT. appare cruciale.

La seconda riguarda il ruolo di volano e supporto per la nascita di comparti produttivi di qualità, come ad esempio la cantieristica per la nautica da diporto in parte dell'area ex Sarom.

La terza riguarda la enucleazione di un fondo per lo sviluppo strategico del porto per un ammontare di 5 milioni di Euro da destinare a iniziative di supporto, incentivi start up di esperienze innovative, programmi finalizzati.

Andrà misurata nei prossimi mesi la possibilità reale di far decollare questo fondo, superando numerosi ostacoli – per lo più di carattere burocratico – al suo utilizzo, e meglio finalizzandone le destinazioni e le relative strumentazioni.



4.2 - I rapporti dell'Autorità Portuale con gli operatori e le Istituzioni

In una realtà complessa come quella del porto di Ravenna, col suo peculiare rapporto tra poteri pubblici e operatori privati fondato sulla natura privata delle aree portuali, l'azione dell'Autorità Portuale per orientare lo sviluppo del porto e poter svolgere realmente quelle funzioni di "indirizzo e programmazione" che la legge le assegna, deve poter ricorrere ad una strumentazione di una qualche complessità, che va sperimentata procedendo anche per tentativi e successive approssimazioni.

Tutto ciò soprattutto in una situazione in cui – in generale – la competitività dei porti si gioca sempre più su fattori complessi che spesso fuoriescono dalla pura e semplice dimensione del nodo portuale, sia sul versante infrastrutturale generale (corridoi europei, grande viabilità, sistema ferroviario) sia sul versante della catena logistica, dei servizi intermodali.

L'esperienza consolidata di rapporto con gli operatori portuali evidenzia come sia possibile e quasi "naturale" individuare obiettivi di interesse comune, ma come esista poi un campo di attività proprio della Autorità Portuale, che deve certo operare in raccordo con gli operatori, ma può e deve procedere anche con un certo tasso di autonomia, rapportandosi alle istituzioni, locali, regionali, allo stato e ai livelli europei, e ai soggetti potenzialmente interessati a intervenire sul porto.

In altre parole, se gli operatori sono interessati al contenimento dei costi, ai miglioramenti infrastrutturali e della dotazione di servizi pubblici e privati – obiettivi importantissimi da perseguire insieme – la ricerca di nuove vocazioni, di nuovi soggetti e investimenti per il porto può essere realisticamente un campo nel quale si esplica la possibilità dell'Autorità Portuale di praticare in concreto le funzioni di "indirizzo e programmazione" assegnatale dalla Legge, pur nella consapevolezza che l'assenza di un regime demaniale delle aree costituisce una obiettiva limitazione allo svolgimento di tali funzioni. Di qui la necessità di individuare e mettere a punto strumenti anche di una qualche complessità che consentano di supplire almeno parzialmente ai limiti sopraesposti, e di produrre alcuni risultati in termini di indirizzo e incentivo.

4.3 - L'articolazione di strumenti di promozione, supporto, finalizzazione dello sviluppo

Gli strumenti da individuare ed attivare per promuovere e incentivare uno sviluppo quantitativamente e qualitativamente elevato del porto sono relativamente più complessi e non possono prescindere dalla capacità dell'Autorità Portuale di:



- attrarre e coordinare risorse – non solo finanziarie – corrispondenti agli obiettivi, anche in un contesto amministrativo problematico quanto a disponibilità di risorse a fronte di reali aspettative;
- essere co-attore e volano dello sviluppo del sistema socio-economico di riferimento;
- aggregare su specifici progetti risorse e partecipazione di altre istituzioni pubbliche e private.

Tale obiettiva complessità rende necessario promuovere, da parte di questa Autorità Portuale, una serie di approfondimenti, di analisi, di confronti con altre realtà portuali, che abbiano come obiettivo quello di adeguare, affinare, innovare la strumentazione e le azioni in capo all’Autorità Portuale stessa.

Si individuano qui fin da ora alcuni campi di indagine che paiono di cruciale importanza per l’affinamento degli strumenti di cui si è detto:

- coordinamento dei servizi privati e pubblici e loro adeguamento alle esigenze delle varie tipologie di traffico;
- contenimento e razionalizzazione dei costi portuali e loro differenziazione finalizzata all’incentivo di tipologie di traffico;
- articolazione e differenziazione dei canoni di concessione finalizzata ad obiettivi di sviluppo quantitativo e qualitativo, di razionalizzazione e specializzazione delle attività;
- politiche di marketing e promozione mirate all’allargamento dei bacini di riferimento e al miglioramento del posizionamento del porto;
- individuazione delle risorse e delle modalità di utilizzo di plafond da destinare a politiche attive di incentivo allo sviluppo del porto;
- coordinamento di risorse pubbliche e private per lo sviluppo di infrastrutture extraportuali, e di attività in aree portuali e retroportuali, e più in generale per azioni legate al rapporto coi bacini economici e con la logistica.

Su tali campi di indagine il Comitato Portuale ha dato mandato alla segreteria tecnico-operativa di svolgere tutte le analisi e gli approfondimenti necessari a tradurli in misure operative fin dai prossimi anni.



Cap. 5 - Programma Triennale degli investimenti

L'art. 14 della Legge 11 febbraio 1994, n.109 in materia di programmazione dei lavori pubblici, ed in particolare il comma 11, stabilisce che le amministrazioni aggiudicatrici sono tenute ad adottare il Programma Triennale e gli elenchi annuali dei lavori pubblici

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 898/IV del 22.06.2004, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 51 del 30.06.2004 ed emanato in adempimento dell'art. 14, comma 11 della Legge 11.02.1994, n. 109 e s.m.i. che modifica e sostituisce il precedente Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n. 5374/21/65 del 21.06.2000, ha definito la Procedura e gli schemi-tipo sulla base dei quali le Amministrazioni aggiudicatrici sono tenute ad adottare detto programma.

In relazione a tale adempimento l'Autorità Portuale di Ravenna ha provveduto alla redazione del Programma Triennale dei Lavori Pubblici 2005-2007 che, ai sensi dell'art. 13 del D.P.R. 21.12.1999, n. 554, è stato adottato contestualmente al Bilancio di previsione ed al Bilancio pluriennale con delibera del Comitato Portuale n. 44 del 28.10.2004.

Per il prossimo triennio sono previste opere per un investimento complessivo superiore ai 200 milioni di Euro.

La maggior parte dei finanziamenti per la realizzazione degli interventi inclusi nel P.T. LL.PP. 2005-2007 derivano dal Programma delle Opere Marittime del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dai fondi erogati con la Legge 166/02 (rifinanziamento della Legge 413/98) che ha stanziato al porto di Ravenna 64 milioni di Euro, al lordo degli interessi di mutuo, di cui oltre 44 milioni già impegnati nell'esercizio finanziario 2004.

Il nuovo Programma Triennale, elaborato sulla base dei finanziamenti assegnati a questa Autorità Portuale ed al concreto sviluppo della progettazione, comprende numerose opere di notevole rilievo per quanto concerne il miglioramento della dotazione infrastrutturale e tecnica del porto di Ravenna.

Interventi significativi sono previsti nell'anno 2005 consistenti nel completamento della realizzazione del nuovo ponte mobile sul canale Candiano, opere di urbanizzazione e sistemazione delle aree demaniali nell'ambito della riqualificazione



del waterfront, oltre a numerosi interventi nella Piailassa del Piombone, quali, tra l'altro, un primo stralcio di approfondimento del canale navigabile, la sistemazione naturalistica ed il risanamento della parte di Piailassa del Piombone soggetta a vincolo ambientale ed il potenziamento dell'area portuale.

Considerevoli investimenti sono in programma per l'adeguamento delle banchine esistenti e la sistemazione della fascia demaniale retrostante le nuove banchine da realizzare nella Penisola Trattaroli ed il completamento delle difese di sponda a Porto Corsini.

Sempre per l'anno 2005 è previsto l'arredo e la sistemazione funzionale del molo guardiano sud a Marina di Ravenna nonché una serie di interventi connessi allo sviluppo della logistica portuale.

Nell'anno 2006 la programmazione comprende un notevole stanziamento ai fini della realizzazione del by-pass sul Canale Candiano.

Per il 2007 spiccano interventi di ristrutturazione ed adeguamento delle banchine ai nuovi fondali di P.R.P..

I lavori in programma sono riassunti nel seguente prospetto.



Il programma Triennale dei Lavori Pubblici, per quanto concerne il triennio 2005/2007, comprende i seguenti interventi:

Programma Triennale 2005-2007

ANNO 2005

CAPITOLO		IMPORTO	ELENCO DESCRITTIVO DEI LAVORI
	2120	€ 3.000.000,00	Interventi di manutenzione straordinaria anno 2005
2110		€ 749.000,00	Sistema di controllo entrata navi in porto
2110		€ 6.787.000,00	Realizzazione nuovo ponte mobile sul Canale Candiano (quota anno 2005)
2110		€ 1.500.000,00	Riqualificazione waterfront - Completamento banchine porto turistico di Marina di Ravenna
2110		€ 2.000.000,00	Riqualificazione waterfront - Opere di urbanizzazione a Porto Corsini
2110		€ 7.700.000,00	Approfondimento canale Piombone 2° lotto - Risanamento della Piалassa Piombone e separazione fisica delle zone vallive dalle zone portuali mediante arginatura naturale
2110		€ 1.863.000,00	Riqualificazione waterfront - Sistemazione aree demaniali
2110		€ 23.500.000,00	Approfondimento canale Piombone 1° lotto - Sistemazione funzionale del canale Piombone in prima attuazione del P.R.P.
2110		€ 4.000.000,00	Completamento banchina in sponda sinistra Canale Baiona
2110		€ 19.806.500,00	Potenziamento zona portuale nella Piалassa Piombone
2110		€ 15.500.000,00	Adeguamento banchine operative (quota anno 2005)
2110		€ 4.000.000,00	Opere connesse allo sviluppo della logistica
2110		€ 3.000.000,00	Arredo molo guardiano sud di Marina di Ravenna
2110		€ 1.061.000,00	Completamento fascia demaniale Largo Trattaroli

TOTALI

Cap. 2110

Cap. 2120

€	€	€
91.466.500,00	3.000.000,00	94.466.500,00



Programma Triennale 2005-2007

ANNO 2006

CAPITOLO		IMPORTO	ELENCO DESCRITTIVO DEI LAVORI
	2120	€ 3.000.000,00	Interventi di manutenzione straordinaria anno 2006
2110		€ 40.000.000,00	Nuovo collegamento tra SS.67 e SS. 309 (Diramazione) in bypass sul Canale Candiano nel porto di Ravenna (Quota anno 2006)
2110		€ 1.000.000,00	Adeguamento banchine operative (quota anno 2006)

TOTALI

Cap. 2110 Cap. 2120

€	€	€
41.000.000,00	3.000.000,00	44.000.000,00

ANNO 2007

CAPITOLO		IMPORTO	ELENCO DESCRITTIVO DEI LAVORI
	2120	€ 3.000.000,00	Interventi di manutenzione straordinaria anno 2007
2110		€ 40.000.000,00	Realizzazione distripark
2110		€ 8.000.000,00	Ristrutturazione e rafforzamento del molo guardiano destro del Canale Candiano in località Marina di Ravenna - 2° stralcio - 2 [^] fase
2110		€ 4.000.000,00	Ristrutturazione e adeguamento ai fondali di P.R.P. del porto di Ravenna della banchina in corrispondenza dei Magazzini Generali
2110		€ 5.000.000,00	Completamento banchine operative in attuazione del P.R.P. del porto di Ravenna in sponda dx e sx del Canale Baiona
2110		€ 5.000.000,00	Ristrutturazione ed adeguamento ai fondali di P.R.P. del porto di Ravenna della banchina in corrispondenza dello stabilimento della Marcegaglia
2110		€ 5.200.000,00	Approfondimento del bacino portuale dell'avamposto di Porto Corsini per l'adeguamento dei fondali al P.R.P. del porto di Ravenna
2110		€ 2.000.000,00	Approfondimento canaletta avamposto - 1° stralcio

TOTALI

Cap. 2110 Cap. 2120

€	€	€
69.200.000,00	3.000.000,00	72.200.000,00



Cap. 6 - Azioni per l'attuazione del P.O.T.

6.1 - Linee-guida per il Progetto di Sviluppo Pluriennale del Porto

L'idea di costruire un vero e proprio progetto di sviluppo del porto, con un respiro che guardi avanti nel tempo, è stata affermata con forza nell'ultimo anno.

Essa è stata progressivamente perseguita nel corso dei mesi attraverso:

- elaborazione di un documento programmatico e di uno schema preliminare, condivisi dalle istituzioni e dalle associazioni economiche e di categoria;
- istituzione di uno steering-committee corrispondente all'insieme delle istituzioni e delle associazioni;
- affidamento dell'incarico di consulenza per la redazione delle linee-guida del Progetto di Sviluppo Pluriennale;
- costituzione di un gruppo di lavoro ristretto per la redazione, insieme ai consulenti e attraverso la discussione con essi, delle linee-guida di tale progetto.

Nel corso dei mesi le linee-guida hanno via via preso corpo, fino a diventare il documento nella sua stesura definitiva, validato dallo steering committee lo scorso 25 novembre.

Occorre premettere che le linee-guida costituiscono il frutto di un tentativo originale, che ne segna contemporaneamente il valore e il limite.

L'originalità del tentativo è consistita nel fare sì che l'orizzonte e i contenuti del Progetto Pluriennale, e senz'altro delle linee-guida, siano il frutto non di una elaborazione "esterna" alla Comunità portuale, a cui viene poi proposta, bensì di un lavoro che certo si è avvalso di una qualificata consulenza, ma che trova negli stessi operatori portuali (raccolti nel gruppo di lavoro) gli attori protagonisti fondamentali.

La consulenza è servita a esplicitare meglio, a portare a sintesi, a dare sistematicità, ad una elaborazione che è stata sostanzialmente quella espressa dal gruppo di lavoro.

Ne consegue che l'impostazione, il "taglio", è quello consolidato nel porto di Ravenna, e cioè tende a rimarcare punti di analisi già consolidati, facendone un riferimento sicuro, e certamente una guida per l'azione di governo dell'Autorità Portuale, ma forse non evidenzia nella misura sufficiente orizzonti innovativi rispetto a quanto già consolidato nel porto.

Si sono individuate due grandi linee-guida:

- favorire lo sviluppo dei traffici;
- mantenere e migliorare l'efficienza operativa del sistema porto



per la prima si delineano una serie di campi tematici:

- identificare e sostenere, tra le rinfuse, le merceologie e le direttrici a maggior potenziale di crescita nel prossimo decennio;
- rafforzare e ampliare l'offerta nei traffici traghetti e passeggeri;
- sostenere lo sviluppo delle attività nei container;
- facilitare e gestire l'insediamento di attività produttive;
- lanciare un'agenzia per il marketing del porto;

per la seconda altri campi tematici vengono messi a fuoco:

- infrastrutture portuali;
- infrastrutture extra-portuali;
- servizi;
- logistica;
- favorire uno sviluppo sostenibile con territorio e ambiente;

Vengono poi individuati gli obiettivi per il medio-lungo termine:

- crescita dei traffici portuali e delle attività collegate a tassi superiori di mercato;
- parziale ribilanciamento dei flussi in-out;
- stabilizzazione dei flussi di traffico;
- consolidamento del ruolo di Ravenna all'interno dello scenario trasportistico e logistico italiano ed europeo;
- valorizzazione del contesto sociale, economico e turistico all'interno del quale il porto opera;

ed infine, punto di particolare rilievo, vengono individuati gli strumenti necessari al raggiungimento degli obiettivi sopra citati:

- coordinamento dei servizi privati e pubblici e loro adeguamento alle esigenze delle varie tipologie di traffico;
- contenimento e razionalizzazione dei costi portuali e loro differenziazione per l'incentivo di specifiche tipologie di traffico;
- articolazione e differenziazione dei canoni di concessione finalizzata ad obiettivi di sviluppo quantitativo e qualitativo, di razionalizzazione e specializzazione delle attività;
- politiche di marketing e promozione mirate all'allargamento dei bacini di riferimento e al miglioramento del posizionamento del porto;
- individuazione delle risorse e delle modalità di utilizzo di plafond da destinare a politiche attive di incentivo allo sviluppo del porto, definendo una gerarchia di priorità;



- coordinamento di risorse pubbliche e private per lo sviluppo di infrastrutture extraportuali e di attività in aree portuali e retroportuali e più in generale per azioni legate al rapporto coi bacini economici e con la logistica;
- individuazione delle risorse per gli adeguamenti infrastrutturali e definizione delle gerarchie di priorità.

6.2 - Verso uno studio per l'approfondimento dei fondali

Uno dei temi emersi con maggiore insistenza dagli operatori portuali, anche all'interno della elaborazione delle linee-guida per il Progetto di Sviluppo Pluriennale è quello della grande utilità e dell'innegabile vantaggio competitivo che verrebbe al porto di Ravenna da un ulteriore consistente approfondimento dei fondali, ben oltre gli 11,50 previsti dal Piano Regolatore Portuale, fino a 14,50.

A nessuno sfugge l'estrema complessità di una tale opera, sotto il profilo della fattibilità tecnica, dei costi, delle implicazioni rispetto ai rifacimenti di banchina e all'allocazione dei materiali di escavo.

Anche dal punto di vista delle procedure, la questione è di grande complessità, comportando la necessità di una variante al Piano Regolatore Portuale (e forse intrecciandosi con una più complessiva rivisitazione del Piano Regolatore Portuale). Tuttavia la potenziale forte utilità di tale prospettiva consiglia di valutare a fondo tutti gli aspetti del problema.

In tal senso si propone di affidare in tempi rapidi l'incarico per la redazione dello Studio di fattibilità che porti ad avere tutti gli elementi per poter trarre le definitive conclusioni circa la decisione di procedere o meno all'approfondimento, e in caso di risposta affermativa, contenga già una serie di elementi pre-progettuali, utili per il successivo progetto.

6.3 - Contenimento e razionalizzazione dei costi portuali e loro finalizzazione

Per una maggiore competitività del porto in termini di costi, nel settore dei servizi ancillari alla navigazione l'Autorità Portuale si pone l'obiettivo di allineare, per quanto possibile, i costi a quelli dei porti concorrenti in particolar modo quelli aventi caratteristiche fisiche simili. Tale obiettivo può essere raggiunto, per quanto consentito dalle norme e dalle leggi in vigore, soprattutto attraverso lo studio di particolari modalità tariffarie per i servizi forniti alle linee regolari (rendendo inoltre più agevole l'acquisizione delle stesse) e mantenendo allo stesso tempo gli elevati livelli di sicurezza ed efficienza dei servizi già raggiunti.



L'Autorità Portuale, per quanto di competenza, intende proseguire nel processo già avviato di razionalizzazione e semplificazione delle tariffe e di adeguamento degli orari alle 24 ore, tanto per detti servizi che per i servizi generali e pubblici e per tutti quei servizi privati che assistono la nave e la merce.

A tale fine, è necessario che i benefici apportati attraverso le opere di infrastrutturazione (già realizzate, in corso di realizzazione o allo studio) siano affiancati da analoghi sforzi da parte delle altre amministrazioni pubbliche preposte al controllo e all'operatività del porto, dei servizi privati e delle stesse imprese. E' inoltre necessario uno sviluppo e completamento di opere di supporto alla navigabilità del canale, quali il rafforzamento dell'illuminazione, sistemi radar ed elettronici di controllo della navigazione, ecc.

6.4 - Articolazione e differenziazione dei canoni di concessione finalizzata ad obiettivi di sviluppo quantitativo e qualitativo, e di razionalizzazione e specializzazione delle attività

Come naturale, trattandosi di pubblica amministrazione, l'attività dell'Autorità Portuale è improntata al rispetto dei principi costituzionali di buon andamento e imparzialità che si esplicano nella conduzione delle funzioni secondo legalità, imparzialità, buona amministrazione e ragionevolezza. In adempimento alla Legge 241/1990, poi, l'azione amministrativa è svolta in modo da garantirne la trasparenza.

Limitatamente alle ipotesi in cui i compiti svolti attengono ad aree in cui l'attività si svolge attraverso atti di natura discrezionale, l'operato dell'Ente si pone, oltre alle finalità indicate dalle leggi speciali, l'obiettivo di intervenire secondo criteri di:

- ottimizzazione dell'uso dei beni portuali;
- sviluppo quantitativo-qualitativo dei traffici e delle prestazioni degli operatori;
- valorizzazione dei beni demaniali con attenzione alla loro redditività.

È oggetto di analisi il perseguimento di tale obiettivo anche attraverso le seguenti ipotesi di lavoro (fermo restando il mantenimento del collegamento ai costi di realizzazione e conseguentemente al principio dell'ammortamento delle spese in un tempo dato):

- riconoscimento degli eventuali investimenti strutturali del privato in forma piena (e non più al 50%);
- riconoscimento degli eventuali interventi di manutenzione straordinaria svolti dal privato previa autorizzazione dell'Autorità Portuale (attraverso un decremento del canone in forme da valutare);



- riconoscimento dell'ottimizzazione nell'utilizzo di banchina per operazioni portuali (considerando ottimale un valore dato giorni/365 e diminuendo/incrementando il rateo in funzione dello scostamento);
- riconoscimento dei quantitativi movimentati (considerando ottimale un quantitativo dato/mq e diminuendo/incrementando il rateo in funzione dello scostamento);
- incentivazione delle forme di concentrazione di attività terminalistiche (attraverso un decremento del canone in forme da valutare);
- incentivazione in relazione alle tipologie movimentate (attraverso un decremento del canone in forme da valutare);
- pieno utilizzo delle forme di flessibilità consentite dagli accordi sostitutivi.

Nell'ottica del miglior uso dei beni demaniali non strettamente portuali si pone altresì l'esigenza di una analisi finalizzata ad una rivisitazione dei canoni oggi applicati in via provvisoria e ciò anche in funzione dell'aggiornamento degli stessi alla luce delle ipotesi di incremento allo studio per i beni in gestione regionale.

6.5 - Coordinamento dei servizi privati e pubblici e loro adeguamento.

Con sempre maggiore evidenza, segnalato da episodi concreti e da numerose istanze degli operatori, si pone il problema del funzionamento, estensione, dotazioni, oneri, modalità di lavoro di molti servizi pubblici e di controllo.

Polizia, Guardia di Finanza, Dogana, Uffici di Sanità Marittima, Servizio fito-sanitario, ARPA, Servizio Veterinario sono variamente interessati a problematiche che possono decidere, nel bene e nel male, del funzionamento e della competitività del porto.

Spesso ci si trova a confrontarsi con problematiche di organici, di razionalizzazioni a "tagli", con procedure che si inscrivono o sono conseguenze di decisioni assunte a livelli regionali o centrali.

Sono comunque problemi totalmente fuori dalle competenze delle possibilità di intervento dell'Autorità Portuale, ma tali da inficiare la competitività del porto e da precludere di fatto all'Autorità Portuale di svolgere quelle funzioni che già ora la legge le assegna e che, nella revisione della Legge 84/94, andrebbero rafforzate.

Non è dunque problema che possa essere affrontato alla sola scala locale, anche se localmente è possibile e necessario continuare a rafforzare quella iniziativa di raccordo, di sollecitazione, di concertazione che l'Autorità Portuale ha svolto finora.

Occorre, anzi, una precisa finalizzazione di tale iniziativa verso alcuni versanti: attrezzatura del terminal traghetti in previsione dell'avvio di linee internazionali, miglioramento del regime orario di visita accosti e dei controlli di polizia, miglioramento di tempi e procedure dei controlli fito-sanitari, sanitari e veterinari.



Occorre però anche che dall'insieme delle categorie e delle istituzioni venga una forte spinta alle rispettive rappresentanze nazionali e verso i ministeri interessati perchè questi problemi vengano affrontati nelle sedi dovute.

6.6 - Istituzione di un fondo per lo sviluppo strategico del porto

Una scelta qualificante, ma anche molto impegnativa per i suoi dati inediti e innovativi, inserita nella variazione di bilancio 2004 e in quello preventivo 2005, è costituita dalla istituzione di un fondo "Azioni per lo sviluppo strategico del porto – studi, progettazioni, investimenti, ricerche, logistica" dotato di 5 milioni di Euro.

Si è voluto, con tale scelta, compiere innanzitutto un atto di volontà che sottolinea come oggi lo sviluppo del porto non si giochi più solamente sul, pur importante piano degli adeguamenti infrastrutturali, ma anche e sempre più, sui piani delineati dal titolo stesso del fondo.

Tale volontà deve ora misurarsi con la capacità di individuare strumenti che siano idonei ed anche congrui con i numerosi vincoli e condizionamenti normativi e regolamentari nazionali ed europei.

A tal proposito sono in corso approfondimenti, legati ai vari campi di attività su cui è impegnata l'Autorità Portuale, per approntare strumenti congrui e praticabili.

In questo senso alcuni campi appaiono fin da ora prioritari: logistica, start-up di linee delle Autostrade del Mare, studi per adeguamenti infrastrutturali, supporto al marketing del porto.

Anche la possibilità di attivare concretamente l'utilizzo di questo fondo è legata - oltrech  al rispetto delle norme comunitarie – alle conseguenze della Legge Finanziaria.

6.7 - Sicurezza sul lavoro e ambiente

Vista l'elevata quantit  di merci alla rinfusa polverulente movimentate nel porto di Ravenna, aumentata nell'ultimo decennio di oltre il 50%, si   manifestata la necessit  di adeguare le modalit  di movimentazione e di stoccaggio di tali merci al fine di limitare la presenza di polveri negli ambienti di lavoro e nell'ambiente circostante.

Al fine di trovare possibili soluzioni a tali problematiche le autorit  locali di amministrazione controllo e le associazioni di categoria e le organizzazioni sindacali dal 2003 hanno avviato un tavolo tecnico. Primo risultato del lavoro congiunto   stata la stesura di un protocollo di intesa che stabilisce alcune soluzioni tecniche e procedurali che gli operatori portuali hanno sottoscritto di applicare.



Il tavolo proseguirà i lavori per meglio delineare le azioni utili ad un effettivo ed efficace miglioramento delle condizioni lavorative ed ambientali.

La legge sui porti non conferisce competenze specifiche in materia ambientale alle Autorità Portuali, ma il recente D.Lgs. 182/03 sui rifiuti prodotti dalle navi individua l'Autorità Portuale quale autorità competente in relazione a quanto previsto dal decreto stesso.

Obiettivo della norma è ridurre gli scarichi in mare dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi.

In particolare il decreto stabilisce l'obbligo per le navi che approdano nei porti nazionali del conferimento dei rifiuti prodotti e dei residui del carico. I porti a loro volta hanno l'obbligo di attrezzarsi con impianti, ovvero servizi, di raccolta di tali rifiuti.

La gestione dei rifiuti e dei residui del carico è previsto venga pianificata con apposito strumento dall'Autorità Portuale.

L'Autorità Portuale ha elaborato il Piano per la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico che è ora in attesa di approvazione da parte della Provincia di Ravenna, a ciò delegata dalla Regione.

All'approvazione del Piano saranno avviate le procedure di gara pubblica per l'affidamento dei servizi di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico e le attività previste dal Piano stesso.

Per quanto riguarda il Decreto Interministeriale 16 maggio 2001 n. 293, che detta le norme applicabili ai porti industriali e petroliferi ai fini della prevenzione degli incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose, non sono ancora pervenuti i chiarimenti richiesti da tempo da varie associazioni, dal Ministero dell'Ambiente. L'Autorità Portuale intende tuttavia avviare le attività necessarie all'attuazione di quanto previsto dal decreto, compatibilmente con lo stato di incertezza derivante dalla mancanza dei chiarimenti sopra richiamati .

Si stanno ultimando le procedure per l'affiliazione alla fondazione ECOPORTS che opera nell'ambito del programma Growth della commissione Europea, DG TREN (Trasporti & Energia). ECOPORTS ha come principale scopo armonizzare l'approccio dei porti europei alla gestione dell'ambiente, scambiare esperienze e implementare le migliori pratiche in campo ambientale.

L'Autorità Portuale di Ravenna è interessata ad aderire anche ai futuri progetti che l'associazione intenderà avviare.



6.8 – Security

Nel periodo di validità del P.O.T. si procederà dando corso ad alcuni importanti interventi, deliberati o avviati dal Comitato Portuale alla fine del 2004.

- Il sistema integrato di controllo degli accessi

Il progetto del sistema integrato di controllo degli accessi verrà approvato in gennaio per poi avviare rapidamente le procedure di gara per realizzare il sistema entro l'estate.

La struttura base del sistema è fondata sui seguenti elementi:

- 1) Ogni operatore autorizzato ad entrare nel porto (dipendenti imprese art. 16, 18, L84/94, agenzie marittime, art. 68 cod. nav....) deve avere un tesserino (simile a quello oggi rilasciato dalla capitaneria di porto).
- 2) Il tesserino, sul quale vengono stampate o registrate per esempio le informazioni anagrafiche di base, la data di scadenza, una fotografia, il numero di serie, contiene un chip e una banda magnetica sulle quali possono venire registrate le informazioni utili a gestire diversi servizi (tipo le abilitazioni a transitare da uno o più ingressi).
- 3) Univocità del codice del tesserino (numero seriale del chip).
- 4) Le informazioni contenute nel tesserino vengono rilevate da un c.d. lettore di prossimità (reader) o da una slot su cui fare scorrere la banda magnetica. Un lettore di prossimità deve essere posizionato in ogni varco previsto dai PFSP approvati. Il lettore legge il numero seriale e/o gli altri dati memorizzati nel tesserino che, attraverso software dedicato, permettono il controllo degli accessi o la fornitura di altri servizi applicativi.
- 5) Un data base generale di tutte le informazioni (badge, rete lettori, operazioni) sarà custodito nella centrale operativa presso l'Autorità Marittima. I terminal avranno dei server con dei data base delle informazioni che li riguardano direttamente e non potranno accedere alle informazioni di altri terminal. A tale fine esisterà un software di base che fa funzionare tutto il sistema (decodifica letture e gestione dei data base per il controllo accessi) e assicura strutturalmente i necessari livelli di sicurezza.
- 6) I terminal potranno aggiungere software ulteriori, macchinari e informazioni a loro uso sui chip/bande magnetiche (es.: a fini di rilevazione delle presenze o di attivazione di meccanismi di security quali apertura sbarre, allarmi,...).



7) Le informazioni passeranno dai lettori presso i varchi alle postazioni locali (ogni terminal ne avrà una) e da queste alla centrale operativa. Le informazioni viaggeranno su una dorsale di comunicazione che verrà realizzata con tecnologia WiMAX (cioè wireless a larga banda) che consente la comunicazione di grossi volumi di informazioni con un alto grado di sicurezza che potrà essere utilizzata anche per la trasmissione di altri dati e informazioni.

- Il piano di sicurezza integrato

Il piano di sicurezza integrato verrà redatto nei primi mesi del 2005 dal raggruppamento temporaneo di imprese Rina Industry S.p.A. – Studio Prosperi.

Il piano, oltre a rispondere alla normativa comunitaria in fase di approvazione, avrà particolare attenzione per i seguenti elementi:

- Infrastrutture di protezione

Per impedire collegamenti non controllati delle aree dedicate alle operazioni portuali e/o gestione dei servizi portuali, si deve prevedere l'installazione di recinzioni di tipo doganale.

- Interventi per il miglioramento delle caratteristiche di illuminazione

Estrema importanza riveste l'illuminazione del canale Candiano e delle aree portuali per assolvere alle funzioni di gestione e controllo del Porto, per cui si prevede un intervento volto al miglioramento della stessa che, in alcune zone, necessita di un adeguamento.

I lavori da effettuare sono, sommariamente, i seguenti:

- realizzazione di nuove linee di illuminazione, ove siano necessarie;
- sostituzione degli impianti esistenti inadeguati;
- razionalizzazione delle forniture elettriche;



- Sistema di videosorveglianza

La misura preventivata è la realizzazione di un sistema di videosorveglianza digitale, basato su protocolli di tipo TCP/IP, integrato in rete attraverso tecnologie che permettano, in sintesi:

- sfruttamento di diverse tecnologie di connessione, tra cui fibre ottiche e tecnologia wireless, per poter utilizzare le telecamere anche in zone particolarmente difficili da attrezzare con linee e cavidotti;
- controllo remoto e gestione sia del sistema di telecamere che del sistema di dispositivi, in locale e in remoto;
- facilità di integrazione con altri sistemi digitali, basati sulla medesima tecnologia;
- espandibilità del sistema tramite adeguamento alle nuove risorse software;
- possibilità di utilizzo di dispositivi di tipo commerciale, quindi a costo relativamente ridotto, rispetto ad altri sistemi più esclusivi.

Il sistema è organizzato tramite l'installazione di telecamere nei punti strategici del porto canale e delle aree portuali, con particolare rilievo a tutte quelle aree maggiormente "sensibili", in base alla classificazione del livello di rischio.

La gestione delle telecamere dovrà avvenire tramite le citate tecnologie, attuando una dorsale di controllo con piazzamento lungo l'asta del canale portuale, sfruttando a tal fine, ad esempio, la presenza delle torriformi, con sistema di trasmissione dati wireless, qualora non fosse possibile il cablaggio.

L'integrazione del sistema di videosorveglianza, garantito sia in locale, tramite l'installazione di terminali interni e limitrofi alle aree controllate, che in remoto, tramite l'utilizzo di software dedicati, sarà integrato attraverso la creazione di una centrale operativa, con postazioni che attueranno la videosorveglianza attraverso l'attivazione di adeguati protocolli.

Un altro elemento importante, introdotto nella convenzione SOLAS '74 – Capitolo V – è il sistema automatico di identificazione della nave AIS, legato al numero identificativo della nave (SOLAS Capitolo XI – 1 Regola 3), al quale il sistema di videosorveglianza sarà integrato tramite l'abbinamento delle telecamere a controllo del canale portuale con radar AIS, gestito e controllato con le medesime tecnologie proposte.



- Centrale operativa principale e connessioni

La grande massa di informazioni necessarie al controllo ed alla gestione del sistema integrato di videosorveglianza dovrà necessariamente essere raccolto e smistato da un sistema informatico all'altezza.

Tale controllo dovrà, per evidenti ragioni di sicurezza, essere collocato in una centrale operativa protetta, ed avrà sommariamente i seguenti compiti:

- a) visualizzare, secondo le modalità stabilite, le telecamere su display separati, con possibilità di interagire con le stesse;
- b) archiviare le registrazioni su apposito server, con possibilità di gestire le stesse;
- c) gestire gli eventuali accessi remoti che dovessero rendersi necessari (accesso tramite browser Internet con sistema "tunnel di rete privata" VPN o simili);
- d) gestire gli allarmi collegati al sistema di security, con log degli eventi;
- e) registrare su messaggi TCP/IP gli input provenienti da sistemi esterni.

In particolare, con riferimento all'ultimo punto, la centrale operativa potrà essere completata, attraverso gli stessi protocolli fin qui utilizzati, con sistemi integrati di gestione e controllo della navigazione, questi ultimi collegati a loro volta con sistemi di monitoraggio ambientale, sistema guida in ingresso per le navi nel Canale Candiano e di supporto alla navigazione, sistemi di delimitazione dell'area navigabile, sistema boe in ingresso al Canale Candiano, sistemi di allarme e segnalazione collegati ad altri servizi di interesse portuale.

Con riferimento al punto c), l'utilizzo da postazione remota di alcune informazioni elaborate dalla centrale operativa potrebbe rendersi prezioso qualora si volesse decentrare o rendere utilizzabile da altre postazioni il monitoraggio dei siti sorvegliati, rimanendo appannaggio esclusivo della centrale operativa la gestione principale e l'archiviazione dei dati.

Un collegamento importante dovrà essere previsto anche presso la sede della Autorità Portuale di Ravenna che, di conseguenza, dovrà essere dotata di idonea recinzione e di un sistema di videosorveglianza ed antintrusione.

- Attivita' di formazione

L'introduzione di nuove tecnologie e di nuovi metodi operativi per il controllo e la gestione, rende indispensabile adeguare il livello formativo di tutti gli operatori del porto, con particolare riguardo agli operatori in diretto contatto con le navi, oltre



alla costante formazione degli operatori specializzati nelle strutture informatiche di controllo e gestione.

- Impegno di spesa

Si prevede, a fronte di quanto sopra esposto, il seguente impegno di spesa, così ripartito:

OGGETTO	IMPEGNI GIÀ ASSUNTI con altri Atti	IMPEGNI DA ASSUMERE
Scanner	€ 580.000,00	
Potenziamento illuminazione portuale	€ 1.000.000,00	
Controllo accessi	€ 1.200.000,00	
Security darsena di città	€ 13.824,83	

Gli ulteriori impegni di spesa verranno assunti conseguentemente alle risultanze del Piano Integrato di sicurezza portuale.

TOTALE	€ 2.798.824,83	€ 4.201.175,17
--------	----------------	----------------

6.9 - Autostrade del Mare

L'attività in corso corre tra due polarità costituite da un lato dall'acquisizione e gestione del terminal traghetti (nella prospettiva ravvicinata del suo affidamento in gestione a terzi) e dall'altro dall'attività di monitoraggio e marketing costruita attorno al gruppo interassociativo sulle Autostrade del Mare.

Su quest'ultimo versante, si segnalano le attività in corso di supporto al rafforzamento della linea Ravenna-Catania, oggetto del recente convegno che ha visto la partecipazione di molteplici operatori delle due realtà e dei dirigenti della Tirrenia, nella prospettiva perseguita di un rafforzamento del servizio e di ricerca di collegamenti e linee di cabotaggio internazionale, per i quali è comunque aperto il problema della dotazione dei servizi pubblici necessari.



6.10 - Terminal Traghetti

In data 3 giugno 2004, successivamente alla delibera n. 7/2004 del Comitato Portuale, l'Autorità Portuale ha acquistato dalle società Porto Intermodale Ravenna - SAPIR S.p.A e da La Petrolifera Italo Rumena S.p.A., il 100% delle quote della società Passenger Terminal Ravenna S.r.l. e, per l'effetto, la disponibilità dell'area di proprietà della stessa P.T.R. S.r.l. (ora denominata T. & C. - Traghetti e Crociere S.r.l.) ed i manufatti ed opere sulla medesima insistenti. L'area è localizzata in zona portuale e soggetta a relativo piano regolatore, trattandosi di sito retrostante una banchina pubblica; sia l'area che la banchina sono destinati all'esercizio di attività terminalistiche.

L'immediata liquidazione degli *assets* societari è stata temporaneamente rimandata onde non interrompere le attività già avviate dalla società ed in essere alla data dell'acquisizione. La gestione delle attività suddette da parte dell'Autorità Portuale sarà solo transitoria, con fini strettamente strumentali ad un prossimo intervento di soggetti privati, così come espressamente deliberato in sede di Comitato Portuale il 29 gennaio 2004.

Con Nota prot. n. DEM1/2036 del 16/11/2004 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima interna, è stato evidenziato che beni immobili acquistati e/o realizzati "con risorse a carico del bilancio dello Stato" devono risultare "acquistati in nome e per conto del demanio dello Stato, con riserva di uso per il tempo utile al completamento di eventuali opere infrastrutturali", e che "nel caso in cui nel frattempo si fosse proceduto ad intestare le aree ed i fabbricati all'Autorità acquirente, occorre provvedere, senza ritardo, alla necessaria voltura catastale e modifica della trascrizione presso la conservatoria dei registri immobiliari".

Alla luce di quanto sopra comunicatoLe quest'Autorità Portuale, con lettera Racc. A/R prot. n. 11171 del 23 dicembre 2004, ha dato conferma scritta a quanto verbalmente comunicato e definito con la Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima interna del M.I.I.T. e, cioè, l'intenzione di procedere con urgenza al trasferimento dell'area nel proprio patrimonio realizzando successivamente, ad avvenuta approvazione del bilancio provvisorio 2005 e con l'utilizzo ad uopo dei finanziamenti di cui al D.M. 2 maggio 2001 secondo quanto previsto nel relativo apposito capitolo, una serie di interventi infrastrutturali e



strategici (comprensivi di piazzali, altre strutture operative e dispositivi di security) insistenti, oltre che sulla banchine demaniale, anche sull'area retrostante attualmente di proprietà della società recentemente acquisita.

Nel contempo sarà attivata la procedura concorsuale ad evidenza pubblica che dovrà portare all'individuazione del gestore privato cui affidare la concessione dell'area demaniale e della prospiciente banchina per lo svolgimento dell'attività terminalistica.

Nelle more della realizzazione delle suddette infrastrutture e dello svolgimento della procedura ad evidenza pubblica finalizzata all'individuazione del gestore privato, gli organi competenti potranno in essere il procedimento destinato a concludersi con la volturazione dell'area al pubblico demanio portuale marittimo, ottemperando così a quanto richiesto dal M.I.T.T. con la sopraccitata nota del 16/11/2004.

Attualmente:

- non sono pervenute successive e diverse disposizioni da parte del M.I.T.T., per cui questa Autorità sta dando corso a livello operativo all'iter sopra individuato e descritto;
- alla luce della vigente normativa in materia societaria e fiscale, sono in corso di verifica le modalità di trasferimento dell'area nel patrimonio di questa Autorità, nell'ambito del processo che dovrà portare, per mezzo di procedura ad evidenza pubblica, all'individuazione del gestore privato dell'attività terminalistica (dedicata a traghetti, Autostrade del Mare e short-sea shipping) cui l'area è strumentale.

Dal punto di vista infrastrutturale l'idea che originariamente aveva guidato la progettazione del terminal era stata quella di realizzare un modello di tipo aeroportuale, dove cioè fosse possibile distinguere un'area doganale (soggetta a limitazioni di accesso) ed un'area extra-doganale (a libero accesso), in modo tale da rendere fruibili i servizi offerti all'interno della Stazione Marittima ad una utenza più ampia di quella interessata al solo imbarco/sbarco. In tale contesto era stato ipotizzato un layout differente da quello del consueto terminal portuale in cui il varco doganale viene posizionato in posizione perimetrale solitamente vicino alla rete viaria. Fin dagli inizi era emerso che l'elemento progettuale destinato a determinare il maggior "consumo" di spazio era rappresentato dal numero di piazzole per semi-rimorchi mentre il principale elemento di criticità progettuale, inteso come un vincolo alla flessibilità distributiva, era costituito dal posizionamento della Stazione Marittima e del gate d'accesso. Il terminal



attualmente è stato sviluppato in funzione delle esigenze del suo principale cliente, rappresentato dalla linea ro-ro Ravenna-Catania, e si presenta pavimentato per meno della metà della superficie disponibile. Al posto della Stazione Marittima è stata provvisoriamente installata una struttura modulare amovibile capace di ospitare uffici, sale d'attesa e servizi. Tale struttura è in grado di rispondere in modo soddisfacente alle esigenze espresse dalla domanda odierna. Dal punto di vista dell'organizzazione di banchina, va segnalato che attualmente la banchina adiacente a quella prospiciente l'area del terminal (Trattaroli lato Nord) è utilizzata per l'ormeggio sia di navi da crociera che di traghetti. A regime, tuttavia, è possibile che tale banchina venga assegnata in concessione ad un soggetto diverso dal gestore del terminal traghetti e venga destinata quindi ad un differente utilizzo. Nasce quindi l'esigenza di dotare la banchina esistente del terminal di adeguati dispositivi di ormeggio al fine di aumentare la capacità potenziale degli accosti di poppa e di consentire, almeno per un periodo transitorio, e cioè fino a quando non sarà completata l'apposita struttura in via di realizzazione a Porto Corsini, l'attracco anche di navi da crociera. L'Autorità Portuale ha inoltre approvato e realizzerà a breve uno scivolo allo scopo di consentire l'ormeggio anche a natanti con portelloni operativi di altezza inferiore a quella della banchina attuale (+2,50 s.l.m.m.). Ciò al fine di poter offrire un servizio terminalistico ad un più ampio numero di vettori. L'obiettivo ambizioso dell'approfondimento in corso di svolgimento, che vede coinvolti rappresentanti della Capitaneria di Porto e dei servizi tecnico-nautici nonché tecnici dell'Autorità Portuale, è quello di arrivare ad un disegno definitivo che prefiguri la possibilità di ormeggio per tre traghetti di poppa e una nave da crociera piccola, oppure per due traghetti di poppa e una nave da crociera grande, il tutto senza costituire ostacolo alla circolazione dei mezzi marittimi diretti alla banchina adiacente e contenendo al massimo le riduzioni alle prestazioni del cerchio di evoluzione prospiciente. Per quanto riguarda l'organizzazione del piazzale, essa dovrà essere impostata secondo la massima flessibilità operativa, cercando di avere aree distinte tra imbarco e sbarco, tra traffico accompagnato e non, tra traffico nazionale, comunitario ed extra-Schengen, o comunque, dotandosi di accorgimenti operativi capaci di poterne diversificare con facilità i flussi. Come già segnalato, al fine del completamento infrastrutturale, sarà fondamentale disporre di informazioni circa la capacità delle navi e la tipologia di traffico da esse servite. Qualora infatti si prefigurasse l'ipotesi di un terminal servito in via prevalente da navi ro-ro, il piazzale dovrebbe essere organizzato in modo da massimizzare il numero degli stalli e si ridurrebbe consistentemente la domanda di spazi e servizi da allocare all'interno della Stazione Marittima. Flussi differenti di traffico con prevalenza di vettori marittimi misti o soltanto passeggeri, richiederebbero invece soluzioni progettuali significativamente diverse. In ragione di ciò e considerando che a regime la gestione del terminal verrà assegnata ad un soggetto diverso da quello attuale, nasce e si afferma l'idea di completare



l'infrastruttura per quanto riguarda la sola parte di banchina, di piazzale e di servizi tecnologici, al fine di garantire un ampio grado di libertà organizzativa al soggetto gestore che potrà così scegliere secondo propri criteri quale caratterizzazione dare al terminal in relazione anche alle tipologie di traffico che riuscirà ad acquisire. In questa ottica andrà valutata ad esempio l'eventuale realizzazione del raccordo ferroviario, di un magazzino di temporanea custodia delle merci o di una stazione di servizio. Andrà inoltre rivisto, in accordo con il Comune, il perimetro dell'area destinata a parcheggio pubblico, in ragione anche delle possibilità offerte nel merito dalla costruenda area attrezzata per l'autotrasporto. A regime il terminal dovrà dotarsi di soluzioni tecnologiche (anche infrastrutturali) atte a velocizzare e a rendere più sicura la gestione operativa degli accessi e degli stalli, a consentire la prenotazione dei biglietti per via telematica nonché ad offrire servizi che consentano di ridurre i tempi di attesa dei mezzi ed a garantirne la tracciabilità. In tema di security, appare opportuno che il terminal si doti, una volta completata la recinzione attualmente in fase di posa, di telecamere nonché di dispositivi per il controllo delle persone, dei bagagli e dei mezzi quali scanner e gabbie a raggi X. Ciò al fine di ottemperare a quanto previsto all'interno del PFSP del terminal e di poter agevolmente operare a livelli di sicurezza anche superiori a Marsec 1. Appare comunque indispensabile che il terminal si doti in tempi ristretti dei presidi necessari per i controlli di legge sulle persone e sulle merci (Dogana, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera), presidi che, seppure di consistenza ridotta in fase di avvio, possano comunque offrire un servizio rispondente alle normative relative al traffico internazionale.



6.11 Trasporti e Logistica

- Dopo l'esperienza di Logistica Nord-Est, verso una dimensione regionale

La costituzione della società Logistica Nord-Est ha consentito di avviare un'esperienza sicuramente positiva, anche se particolarmente difficile sotto il profilo finanziario.

Il successivo passaggio delle attività ad un operatore privato, non ha oscurato la difficoltà di svolgere un ruolo di start-up in un settore estremamente arduo per l'attività di soggetti a capitale pubblico.

Inoltre, più in generale, emerge come problema non risolto, quello di avere una massa critica e un orizzonte di intervento assai più ampi di quelli messi in campo, con la sola alleanza tra Autorità Portuale e Interporto di Bologna.

Da qui l'idea, tutta da verificare e da concretizzare, di una dimensione regionale come dimensione minima per una società di logistica, attraverso il coinvolgimento di una serie di soggetti che a quel livello e in quell'orizzonte si rinnovano, a partire dalla stessa regione, da FER, da alcuni nodi intermodali.

Occorre, nell'arco di pochi mesi, verificare la fattibilità economica di una tale ipotesi, produrre un piano industriale, decidere se avviare un percorso costituente.

- Adesione all'Istituto Regionale Trasporti e Logistica

La recente costituzione dell'Istituto Regionale Trasporti e Logistica può offrire l'opportunità di entrare in relazione con studi, analisi, individuazione di progetti per lo sviluppo della logistica a livello regionale.

L'istituto si prefigge i seguenti compiti:

- studio dei fenomeni e delle problematiche relativi al trasporto ed alla logistica delle merci e la diffusione dei risultati;
- analisi della domanda e definizione di politiche per la formazione degli operatori che intervengono a tutti i livelli nel sistema dei trasporti e della logistica delle merci;
- individuazione delle procedure per la valutazione dei costi e dei benefici connessi all'uso delle diverse tecnologie di trasporto;
- sviluppo di tecniche e strumenti per la pianificazione regionale dei trasporti (quali la creazione di data base, osservatori del trasporto merci, campagne di rilevazione sulle aspettative degli operatori);



- creazione e gestione di sistemi di comunicazione e di marketing territoriale per la diffusione della conoscenza delle attività in corso da parte della regione Emilia-Romagna e degli enti locali e delle opportunità di investimento nel settore della logistica;

- supporto alla regione Emilia-Romagna per la formulazione di linee guida nel settore della logistica.

Alla luce di questa opportunità, si ritiene utile che l'Autorità Portuale aderisca ad esso.

- Area di sosta e servizio per l'autotrasporto

Dopo l'acquisizione dell'area, avvenuta il 15 ottobre 2004, si sta procedendo all'affidamento della progettazione del Piano Particolareggiato e del Progetto Preliminare.

Una volta approvato il Piano Particolareggiato e redatto il Progetto Preliminare, si procederà ad una gara di appalto di costruzione e gestione per concedere l'area in gestione a terzi.

6.12 - Crocierismo

L'obiettivo di realizzare il terminal per crociere a Porto Corsini, che va perseguito con tenacia e determinazione, richiederà comunque alcuni anni per poter essere raggiunto con la piena operatività di tale terminal.

Nel frattempo l'obiettivo è di operare su alcuni versanti:

- 1) interventi di razionalizzazione degli attracchi in Largo Trattaroli per consentire un adeguato attracco per crociere anche nella attuale situazione e mettendo in conto la diversa destinazione in un prossimo futuro della banchina perpendicolare a quella del terminal stesso;
- 2) prosecuzione delle iniziative di marketing inteso a consolidare e a qualificare le presenze crocieristiche su Ravenna anche con l'attuale situazione, compresa la qualificazione delle iniziative di accoglienza;
- 3) azione di marketing/promozione in modo integrato con gli altri porti dell'Adriatico per affermare un itinerario crocieristico adriatico;
- 4) azione di marketing mirata sui piccoli vettori di alta qualità da destinare alla darsena di città.



6.13 - Marketing e Promozione

Già nel P.O.T. 2003 - 2005 erano delineate con chiarezza alcune linee di impostazione che non si è però potuto adeguatamente sperimentare e praticare. Si ripropongono qui, riconfermandone la validità sostanziale e proponendo inoltre alcuni strumenti attuativi, tali linee:

- 1) attenta selezione di alcuni filoni di marketing su cui costruire programmi di analisi e intervento non episodici, né estemporanei, ma sistematici e programmati, con un respiro almeno triennale;
- 2) forte legame tra azione di marketing e attuazione operativa in termini di promozione, indirizzando quest'ultima sempre più verso eventi specializzati e raccordati ai terreni individuati a livello di marketing;
- 3) forte relazione con gli operatori per costruire programmi di connessione tra la promozione del prodotto-porto e quella di generi merceologici specifici;
- 4) unificazione in un unico soggetto (sezione) delle attività di marketing e promozione;
- 5) approfondimento della ipotesi avanzata nelle linee-guida del Piano di Sviluppo Pluriennale della costituzione di un'agenzia per la promozione del porto.

6.14 - Formazione

Negli ultimi due anni si è avviato un positivo rapporto di collaborazione con la Provincia, le associazioni di categoria e gli enti di formazione per supportare la realizzazione di un progetto integrato di formazione professionale nell'ambito portuale.

Tale supporto, che ha comportato di fatto la costruzione di un "tavolo permanente" riguardo i temi della formazione, può ora svilupparsi e qualificarsi in direzione di una migliore rispondenza dell'offerta di progetti di formazione ai bisogni reali espressi dalla committenza (le imprese, i lavoratori, in alcuni casi gli Enti pubblici di controllo). Ma anche nel senso di stimolare e supportare la committenza ad affinare le proprie capacità di individuare con precisione, i bisogni presenti e anche quelli di prospettiva.

In questo senso si sta attivando il "tavolo" in due direzioni, verso:



- un metodo di lavoro che consenta di discutere preventivamente e costruire via via le proposte formative con i rappresentanti della committenza;
- un rapporto con la regione Emilia-Romagna per individuare azioni di supporto alla crescita qualitativa del rapporto con la committenza e quindi dei progetti.

6.15 - Relazioni esterne

- Rapporti con le Istituzioni e la Città

Si riassumono qui di seguito le principali linee seguite ed iniziative attivate in questo ambito:

- a) sostegno e collaborazione all'organizzazione di numerosi eventi e di attività culturali della città che hanno un forte rilievo promozionale verso la città e verso il porto;
- b) contributi e sponsorizzazioni ad enti e associazioni a sostegno di attività e iniziative di rilevanza culturale, sociale o sportiva legate al porto ed ai suoi ambiti territoriali;
- c) attività destinate ad istituti scolastici (visite al porto);
- d) visite guidate al porto in battello rivolte ad amministratori locali;
- e) organizzazione di un "Open day", giornata in cui è stato messo a disposizione del cittadino un battello che ha effettuato 4 volte la navigazione lungo il porto-canale, e ripetizione dell'iniziativa per soddisfare le numerose richieste.

- Pubblicazioni

Inoltre si sono prodotti i materiali promozionali: Ravenna Port Review, Sailing List, Ravenna: world capital of mosaics, ristampa aggiornata dell'edizione ridotta della brochure istituzionale, ecc.

Allo scopo di diffondere la conoscenza delle attività dell'Autorità Portuale ci si è rivolti fundamentalmente alla stampa. In particolare è proseguita la collaborazione con il periodico locale specializzato sul settore marittimo e sono state organizzate numerose conferenze stampa per dare rilievo alle principali iniziative dell'Autorità Portuale. Inoltre sono state effettuate inserzioni pubblicitarie sui periodici del settore a tiratura nazionale.



- Iniziative indirizzate a target di mercato specifici

I settori su cui si è maggiormente concentrata l'attività promozionale sono stati quello delle crociere, quello dei fertilizzanti e quello del trasporto intermodale e dei container.

In relazione al mercato delle crociere, settore in fase di avvio per il porto di Ravenna, l'Autorità Portuale ha acquisito un posto nel Board of Directors di Medcruise che costituisce un importante punto di osservazione del mercato, ha partecipato ai maggiori eventi fieristici, ha promosso interessanti ed efficaci iniziative con i porti dell'Adriatico, non più visti unicamente come concorrenti ma anche come partners per svolgere azioni di promozione comune.

In relazione al mercato dei fertilizzanti, in cui il porto di Ravenna gioca un ruolo da protagonista da decenni, allo scopo di consolidare la propria quota di mercato si è organizzato un convegno a Ravenna in collaborazione con il Propeller Club e si è partecipato alla prima edizione del Fertilexpo in cui il porto di Ravenna è stato presentato come leader Italiano del settore in grado di estendere ulteriormente i propri servizi.

In relazione ad intermodalità e traffico contenitori, settori piuttosto critici per il porto di Ravenna, sono state assunte iniziative volte alla promozione del nuovo servizio intermodale attivato nel porto di Ravenna grazie a "Logistica Nord-Est", la società costituita dall'Autorità Portuale di Ravenna e dall'Interporto di Bologna.

Nel 2003, il servizio è stato presentato in varie sedi in Italia ed all'estero.

Nel 2004 le iniziative non sono state ripetute in attesa di una migliore connotazione dei servizi che la società deve fornire.

6.16 - Comunicazione

Occorre dotare l'Autorità Portuale di una migliore, più programmata e continuativa, capacità di comunicazione.

In questo senso occorre muoversi in alcune direzioni:

- 1) organizzazione, anche entro l'attuale pianta organica, di una funzione di ufficio comunicazione che consenta di "coprire" in modo organico questa esigenza;
- 2) riorganizzazione e sviluppo del sito internet e del suo periodico aggiornamento;



3) attivazione, già avvenuta, di un gruppo di lavoro del Comitato Portuale sulla *governance* riferita alle funzioni interne all'Autorità Portuale;

Occorre attendere la conclusione dei lavori di tale gruppo per verificarne i risultati e valutarne la compatibilità con le funzioni e i ruoli degli organi dell'Autorità Portuale e della segreteria tecnico-operativa ed apportare, ove necessario, modifiche e aggiornamenti.



Cap. 7 - Rapporti con il territorio circostante

7.1 - Marinara

E' in corso la perizia per la determinazione del canone. Subito dopo verrà rilasciata la concessione demaniale. A quel punto ci sarà l'inizio lavori che proseguiranno conseguentemente alle procedure edilizie comunali.

7.2 - Molo Guardiano Sud

E' in corso l'affidamento della progettazione al soggetto vincitore del concorso di idee. La progettazione dovrà produrre il progetto preliminare dell'arredo, realizzabile per stralci, e la progettazione esecutiva di un primo stralcio.

7.3 - Porto Corsini

Dopo l'approvazione del Piano Particolareggiato da parte del Comitato Portuale, esso verrà inviato al Comune di Ravenna per la procedura di approvazione urbanistica. Al termine di essa, sarà possibile procedere al bando per la concessione dell'area ad un soggetto attuatore (escluse le aree di pertinenza delle strutture militari e di servizio), previa determinazione del canone di riferimento.

7.4 - Zona del mercato del pesce

Si sta determinando, in accordo con il Comune, la gamma delle destinazioni d'uso ammissibili in tale comparto. Dopo di ciò dovrà essere individuato il soggetto per redigere la progettazione preliminare, che, una volta approvata, darà luogo ad un bando per la concessione in forma di appalto di costruzione e gestione.

7.5 - Darsena di città

Viene confermata la disponibilità dell'Autorità Portuale ad agire, per quanto di competenza, per concorrere alla trasformazione urbana della Darsena di città, operando su alcuni versanti:

- 1) prosecuzione dell'iniziativa progettuale, procedurale e finanziaria per la realizzazione di banchine pubbliche nella zona "ex porto-carni";



- 2) disponibilità ad approfondire il tema di una possibile partecipazione ad una agenzia per la trasformazione urbana insieme ad altri soggetti pubblici;
- 3) disponibilità a confrontarsi con il M.I.I.T. per il reperimento di risorse finalizzate al recupero di waterfront onde contribuire alla qualificazione delle aree di banchina;
- 4) attivazione di connessioni con altri comparti per indurre elementi di qualificazione della Darsena di città, ad iniziare dal tema della cantieristica per la nautica da diporto, che potrebbe avere in Darsena di città la sua naturale appendice espositiva e di "vetrina";
- 5) orientamento del marketing crocieristico verso il segmento del crocierismo minore di alta qualità da ospitare in Darsena di città.

7.6 - Area Sarom

L'Autorità Portuale esprime un forte interesse ad operare affinché si giunga alla realizzazione, nella parte di tale area non interessata da attività produttive in essere, di un comparto che ospiti un vero e proprio "distretto" della cantieristica per la nautica da diporto.

Tale azione si esplica su questi versanti:

- 1) raccordo con i soggetti della cantieristica (cantieri ed indotto specializzato) in un gruppo di lavoro per individuare i punti fondamentali della domanda;
- 2) raccordo con il Comune di Ravenna per rendere coerenti la conformazione e le destinazioni del Master Plan dell'area, con la disciplina delle aree demaniali sul fronte canale, orientando entrambe verso l'obiettivo della nascita del comparto;
- 3) raccordo con il M.I.I.T. e Ministero delle Attività Produttive per reperire risorse finalizzate a questo intervento;
- 4) opportunità di crescita per il porto di Ravenna in quanto si tratta di nuove attività industriali, aggiuntive e non sostitutive di attività produttive in essere.

7.7 - Pialassa Piombone

Si resta in attesa della presentazione del S.I.A. sul progetto di risanamento ambientale della pialassa, in modo da potere poi sottoporlo a procedura di V.I.A., al termine della quale si potrà appaltare l'opera, propedeutica alla possibilità di realizzare le banchine pubbliche nella zona "ex porto-carni".

